

NEPTUNUS

info marine

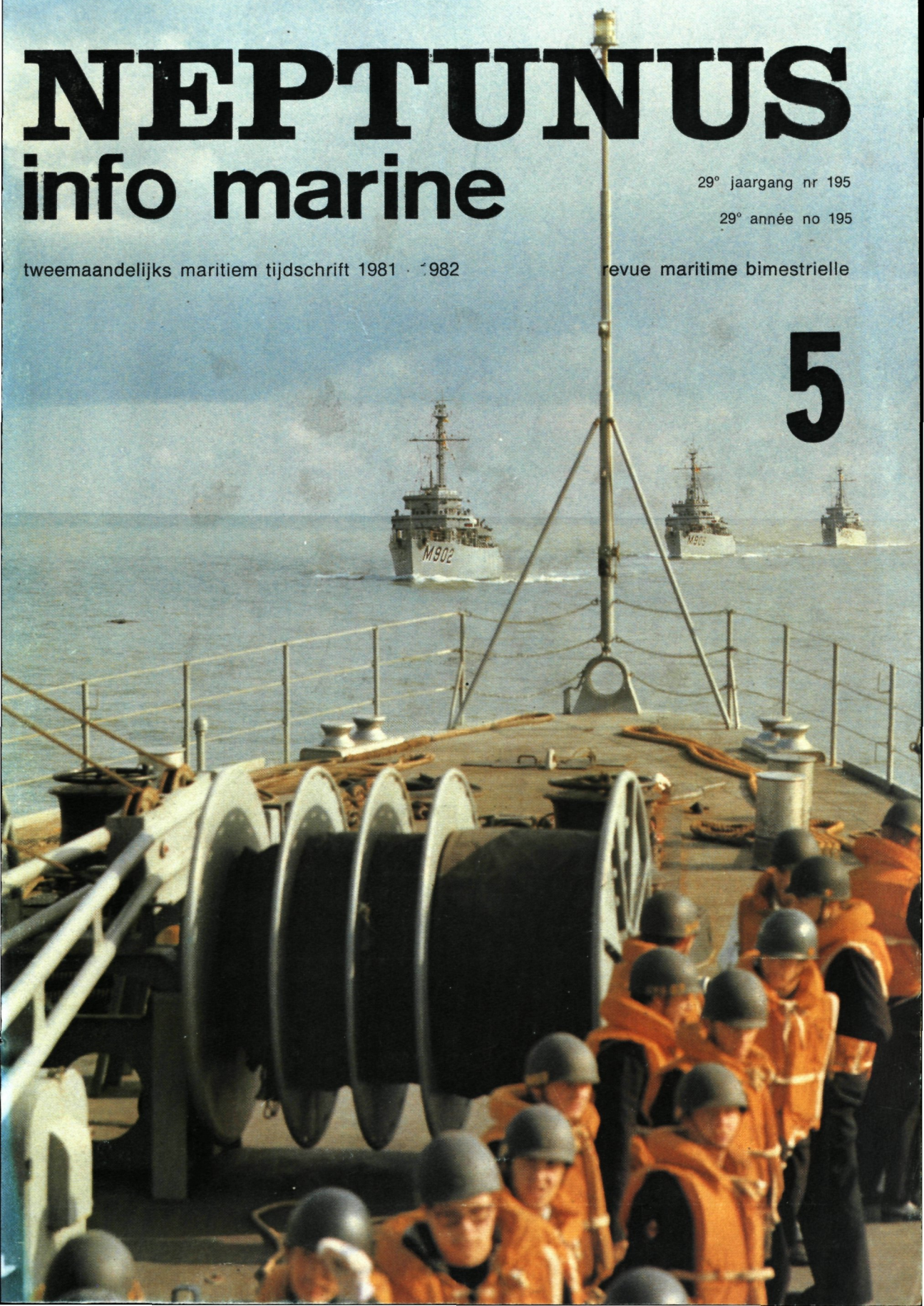
29° jaargang nr 195

29° année no 195

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1981 - 1982

revue maritime bimestrielle

5



Z.M. BRIEFHOUDER



PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'émblème de la Force Navale.
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

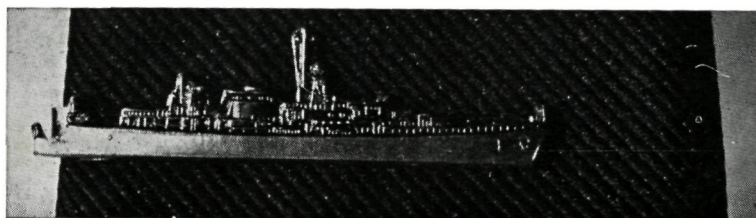
D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.

MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE

DE LA E71-FREGATE
EN METAL DORE
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port

PRACHTIGE DASSPELD

VAN DE E71-FREGAT
IN VERGULD METAAL
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le payment se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas» ?

NEPTUNUS

info marine

juli 1982
juillet 1982

29e jaargang nr 5
29e année no 5

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog
(XIII ter)
door j. verleyen
la flamande zélandaise ou « staats-vlaanderen »
(suite)
par j. verleyen
les insondables réserves d'or de la banque d'angleterre (II)
par j.m. de decker de brandeken
marines militaires étrangères
par le cpf(r) h. rogie
il y a quarante ans...
convoi pour l'enfer
par j.m. de decker de brandeken
de zee en de kunst - james ensor
door n. hostyn
algerine
door ktz(o.r.) p. van schoonbeek
oorlog in de ruimte : feiten of verdichtels
vertaling door kvk van den driessche
maritiem panorama - panorama maritime
door h. rogie
round the world race 1981-1982 aan boord van de croky
door jan bourgeois
postzegelnieuws - de falklands en de filatelie
door eerste meester chef a. jacobs
bibliografie - bibliographie
woorden uit de zeemanskist -
uit de wereld van de scheepstimmerman
door oppermeester j.-b. dreesen

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine
info-reserve
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :
E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIIIter)

Door J. Verleyen

De H. 77 « GILDA », het vaartuig van de legende (tweede addendum).

Een provinciale en zelfs een Koninklijke Hulde...

Aan het einde van ons artikel over de H. 77 «GILDA», in NEPTUNUS 1980/1981 Nr 1, hadden wij aangekondigd dat de Vlaamse letterkundige Johan BALLEGEER uit Lissewege, die eveneens conservator is van het Sinfala museum te Knokke-Heist, door ons verhaal geïnspireerd was geweest en dat hij druk bezig was aan het schrijven van een nieuwe roman getiteld: «De H. 77 is gebleven». Het gaat hier om een roman met historische achtergrond. De lezer zal opnieuw vanuit Zeebrugge vluchten, aan de ontruiming van Duinkerke deelnemen, Engeland bereiken en in dat land verblijven om eindelijk met het schip in de lucht te vliegen.

Deze roman is sedert lang geschreven en zoals wij hem gewenst hadden, heeft hij veel succes bekomen. De Provincie West-Vlaanderen heeft aan Johan BALLEGEER de bronzen ereplakiet gegeven en dit in tegenwoordigheid van Z.M. de Koning ter gelegenheid van het Koninklijk bezoek te Zeebrugge en te Knokke-Heist op 31 maart van dit jaar. De plechtigheid greep plaats in het Cultureel Centrum «Scharpoord», achter de «Zegemeer», op de ligging van de vroegere «Kaiser Willem Batterie». Naast Z.M. de Koning en Provinciegouverneur VAN-NESTE, waren ook andere belangrijke personaliteiten aanwezig: De Heer POMA, vice-voorzitter van de Vlaamse Executieve en gemeenschapsminister van Cultuur, ere-Gouverneur van OUTRYVE d'YDE-WALLE, Burgemeester LIPPENS van Knokke-Heist, Voorzitter van de Provinciale Raad DOUSY, Landes-



Foto « BRUGSCH HANDELSBLAD »
Z.M. de Koning met de laureaten op literair gebied: achter Johan BALLEGEER, aan de linkse zijde van Zijne Majesteit, Mevrouw Josiane FORSTER-HUYS, geboren te Brugge en woonachtig te Theilheim über Würzburg, aan de rechtse zijde van Z.M., Mevrouw Elisabeth MARAIN, geboren te Brugge en woonachtig te Muizen.



Johan Ballegeer (Lissewege) ontving zojuist uit handen van de h. gouverneur Vanneste de bronzen ereplaket van de provincie.

Foto: Brugsch Handelsblad

direktor van de Landschapsverband Westfalen-Lippe, afgevaardigden van de Gedeputeerde Staten van Zeeland en anderen.

Z.M. de Koning heeft met Johan BALLEGEER gepraat over onze oorlogszeevissers, over Duinkerke en

over... NEPTUNUS. Het is niet alleen aan Johan BALLEGEER dat een hulde werd gebracht, het is ook aan onze dappere vissers.

Laten wij herinneren aan onze woorden van mei 1980; « Johan BALLEGEER werkt zorgvuldig en hij gebruikt b.v. de artikelen van NEPTUNUS als documentatiebron. Een dergelijk populair literair werk zal wellicht, meer dan een gedenkteken, bijdragen tot het bewaren van de heldendaden van onze Vlaamse vissers tijdens W.O. II bij de toekomstige generaties ».

Het boekje zal, dit jaar, bij de « Standaard Uitgeverij » verschijnen. Het is geïllustreerd door de authentieke foto van de « H. 77 GILDA » (een document van Kapitein J.F. VAN PUYVELDE). Laten wij herinneren aan het feit dat, in 1967, een werk van Johan BALLEGEER « De Scheepjongens van DE KEYSERINNE » reeds bekroond werd in de Westvlaamse « Provinciale Prijskamp voor Letterkunde-Jeugdboek ». Dit werk werd herdrukt.

De foto van de « H. 77 GILDA » is nu te zien in het Visserskapelleke te Heist en in het SINCFALAMuseum te Knokke-Heist.

Zoals gezegd in 1980: « Legendarische schepen sterven niet ! »

Nota redactie :

Het werk van dhr. Ballegeer is ondertussen verschenen bij de Uitgeverij N.V. Standaard en verkrijgbaar in de boekhandel.

Als toemaatje en om de auteur van bovenstaande artikelreeks genoeg te doen, drukken we hieronderstaande foto af, waarvoor in ons vorig nummer de nodige plaats ontbrak.

« Cliché City of Swansea - The Guildhall of Swansea - In dit Stadhuis bevindt zich een Museum Frank BRANGWYN gelijk te Brugge. Deze grote schilder en tekenaar is geboren te Brugge in 1867 en overleden in Engeland in 1956 ».



Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

LA FLANDRE ZELANDAISE OU

«STAATS - VLAANDEREN»

depuis ses origines jusqu'à son maintien en 1830-1831 (suite)

Par J. Verleyen

Les opérations militaires belges en Flandre zélandaise...

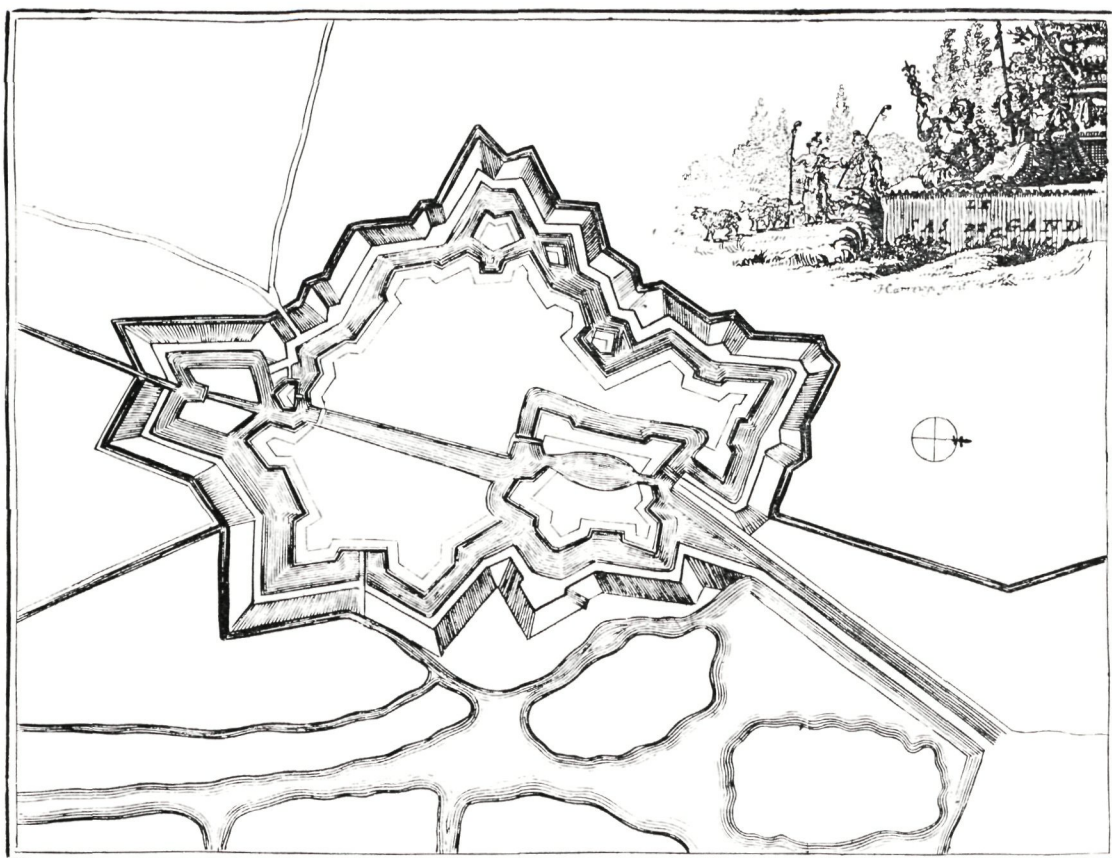
Comme il a été dit, nous n'allons pas déflorer le travail de Dom A. SMITS, travail qui va paraître prochainement et dans lequel il a reconstitué jour par jour et, même, heure par heure toutes ces opérations. Nous allons essayer d'en donner un résumé. Nous savons que, depuis le début d'octobre 1830, le Gouvernement Provisoire de la Belgique a institué à Gand un Commandant Militaire des Deux Flandres. Il s'agit du Général de Division, Baron Ignace, Louis DUVIVIER. Il disposera, pour les opérations, de trois chefs de corps francs, tous Français. L'un d'eux était un certain BAUWENS du Nord de la France. Il ne disposait que d'un effectif très réduit (± 40 hommes) et il s'est brouillé aussitôt avec les autres. Les deux autres chefs de corps francs, qui joueront un rôle important, sont le Lieutenant-Colonel Ernest GREGOIRE et le Colonel Comte Louis Adolphe DOULCET de PONTECOULANT. Pour ne pas alourdir le texte, un résumé de la biographie de ces trois curieux personnages que sont DUVIVIER, GREGOIRE et de PONTECOULANT a été reporté en annexe.

Il est assez curieux de constater qu'après cette période d'incertitude en Flandre zélandaise qui a duré durant la première quinzaine d'octobre 1830, c'est presque simultanément et sans concertation possible dépendant, qu'une décision de défendre la Flandre zélandaise et, du côté belge, on va se décider à attaquer.

Le 11 octobre, une conférence se tient à Anvers (toujours aux mains du Roi) sous la présidence du Général CHASSE. Cet homme de guerre de valeur, qui avait commandé les troupes de Pays-Bas à Waterloo, après une carrière au service de Napoléon, était très réaliste. Il tient encore toujours la position fortifiée de Termonde avec un corps de plus de 600 «mariniers». Il n'hésite pas à sacrifier Termonde et à donner l'ordre de ramener la garnison, par voie fluviale, sur Anvers et de là

sur Vlissingen. Notons, en passant, que cette expédition fluviale de Termonde à Anvers prouve bien que les forces demeurées fidèles au Roi tenaient encore bien la maîtrise du fleuve. Le Lieutenant-Colonel Joseph LEDEL, né à la Haye en 1779, ancien officier de Napoléon, qui était disponible parce qu'il venait de rentrer des Indes Orientales, a été envoyé à la conférence d'Anvers et le Général CHASSE l'a investi du Commandement supérieur en Flandre Zélandaise. En attendant l'arrivée des «mariniers» de Termonde, il disposera de ± 300 soldats fidèles, évacués de Belgique pour la plupart. Le 16 octobre, LEDEL débarque à Hoofdpaat pour faire une petite reconnaissance des lieux tandis que le Vice-Amiral GOBIUS, commandant à Vlissingen, renforce la surveillance sur l'embouchure de l'Escaut. LEDEL va repartir aussitôt pour la Haye afin de faire rapport et de demander des renforts mais, il a pris aussitôt une décision. Le seul point sûr que peut être occupé par des forces fidèles, sur la rive gauche de l'Escaut, est le vieux fort de Frédéric-Henri à Breskens. Cet ouvrage important, construit au temps de la guerre de 80 ans, a disparu actuellement. Il n'en reste que quelques vagues vestiges. Il se situait à l'ouest de Breskens, à l'emplacement de l'actuel «Veerhaven» des transbordeurs Breskens-Vlissingen.

Ce même 16 octobre, BAUWENS et le Lieutenant-Colonel Ernest GREGOIRE opèrent leur jonction à Eeklo. GREGOIRE est porteur d'un ordre que le Gouvernement provisoire belge lui a donné, à Bruxelles, deux jours auparavant, soit le 14 octobre. Cet ordre est signé par quatre des cinq ministres du Gouvernement provisoire (DE POTTER, GENDEBIEN, Van de WEYER et Van der LINDEN). Il le désigne comme commandant en chef de l'expédition chargée de s'emparer du «Nord des Flandres». GREGOIRE dispose de 70 à 80 hommes auxquels se joindront les ± 40 hommes de BAUWENS après le départ de celui-ci. Tous les hommes sont des volontaires français originaires du Nord de la France.



Cliché extrait des « Délices des Pays-Bas » 1769
Sas-van-Gent, traversée par le vieux Sassevaart venant de
Gand et débouchant dans le Braakman.

Les opérations militaires vont débuter le 17 octobre par l'occupation d'Yzendyke (où l'on dit que le curé catholique avait appelé les Belges) et elles se termineront définitivement le 7 novembre. Que s'est-il passé, en bref ? Au début et même presque jusqu'à la fin, les opérations seront menées par GREGOIRE. Nous voyons, tout de suite, une différence entre la partie occidentale et la partie orientale de la Flandre zélandaise. Il faut dire que GREGOIRE mène une étrange politique, dictée sans doute par la faiblesse de ses effectifs. Il procède un peu comme devaient le faire, plus tard, les chefs de colonnes de Léopold II pour occuper le territoire de l'Etat Indépendant du Congo. Il demande aux autorités communales de signer une déclaration demandant leur rattachement à la Belgique, d'accepter de faire flotter le drapeau belge (qui était encore à bandes horizontales et que l'on appelait encore souvent le « drapeau brabançon », en souvenir de 1789), de remettre la caisse publique et les armes. Dans la partie occidentale, il ne rencontre guère de succès. Il va, véritablement, se livrer à un jeu de « cache-cache » avec le détachement de Breskens, lequel ne fait que des incursions et se replie, chaque fois, dans le fort Frederic-Henri. Plusieurs localités vont ainsi être occupées et réoccupées à plusieurs reprises. Si l'on reporte ces localités sur la carte, on constate que GREGOIRE n'a pas dépassé la

ligne jalonnée par les localités suivantes (toutes occupées sporadiquement) : Sint-Anna ter Muiden, Sluis, Draiburg, Aardenburg, Yzendyke. On peut même y ajouter Biervliet, patrie du légendaire BEUKELS, inventeur du caquage du hareng. Le 26 octobre, en effet, un corps franc qui se fait appeler la « Légion Belge de Londres » fait une incursion dans cette localité. Rien ne dit qu'il était aux ordres de GREGOIRE.

Dans la partie orientale de la Flandre zélandaise, GREGOIRE va rencontrer plus de succès. Il s'empare de Sas-van-Gent où il établira son poste de commandement et dont l'administration communale signe la demande de rattachement à la Belgique. Il s'empare aussi de Hulst et de ses alentours et il y établit une nouvelle administration pro-belge et pro-catholique. Il laisse à Hulst un petit détachement de garde. Par contre, il n'est pas question d'aller occuper Ter Neuzen et Axel.

Mais, à l'ouest, GREGOIRE va subir un dur échec. Le 22 octobre, il a tenté de s'emparer de Oostburg. Le bourgmestre CALLENFELS lui fait perdre du temps en discussions, sachant qu'un détachement de Breskens est en route. GREGOIRE est surpris, le combat fut dur et il y eut des morts et blessés de part et d'autre. Une dizaine d'hommes de GREGOIRE sont même faits prisonniers et emmenés triomphalement à Middelburg. S'il faut en croire, Louis LECONTE (voir annexe), GREGOIRE ne dut son salut qu'en empoignant deux femmes hollandaises dont il se servit comme boucliers vivants

pour protéger sa retraite. Sitôt le combat terminé, le détachement de soldats fidèles retourne à Breskens. Il en résulte une panique dans la ville car le bruit court que GREGOIRE considère qu'il a été odieusement trahi et qu'il va revenir pour se venger. Des gens fuient la ville et vont se réfugier à Middelburg où ils retrouvent des réfugiés venus de la partie orientale de la Flandre zélandaise et notamment de Hulst. Parmi eux, se trouve le Commissaire du 5ème district von RADEL, un homme d'origine allemande. Cela fait, autour du Gouverneur, toute une petite colonie de réfugiés et cela n'est pas fait pour relever l'optimisme. Le 24 octobre, le Gouverneur déclare qu'il considère le 5ème district comme perdu et, le lendemain 25 octobre, il propose même d'abandonner Breskens !

Dans les jours suivants, cependant, la situation évolue en faveur du Roi. Les « marinières » de Termonde sont arrivés à Vlissingen. La garnison de Breskens se renforce. Le Colonel LEDEL, qui est revenu de La Haye, tient la situation mieux en mains. Il va même pouvoir faire occuper Oostburg de façon permanente par 300 hommes et il tient à l'oeil le pont de Draaibrug sur la route entre Sluis et Oostburg. Il n'hésitera même pas, au moment où une nouvelle attaque belge contre Oostburg s'annonce imminente, à faire détruire le pont de Draaibrug. Il y fit mettre le feu car il était en bois.

La grande attaque belge va être lancée... quand il est trop tard. Cette fois, c'est le Comte de PONTECOULANT, avec sa « Légion Parisienne » qui va lancer l'assaut tandis que GREGOIRE, qui dispose maintenant d'effectifs beaucoup plus nombreux se contente d'occuper Aardenburg. De PONTECOULANT aurait du pouvoir agir plus tôt mais il a été retardé par des opérations de rétablissement de l'ordre à Gand et ensuite à Bruges. A Gand, ses hommes ont même échangé des coups de feu avec la Garde Bourgeoise de la ville (très orangiste). Il y a eu des victimes dans les deux camps. A Bruges, la situation est très trouble et des émeutes comme celles qui se sont produites après l'annonce des événements de Bruxelles. L'ordre enfin rétabli à Bruges, ce n'est que le 30 octobre que de PONTECOULANT reçoit l'ordre d'aller de l'avant. Il traverse Westkapelle, occupe Sluis, se dirige vers Draaibrug. Là se déroule un combat et c'est alors que le pont est détruit. Il pousse alors vers Aardenburg où, le soir, il opère sa jonction avec GREGOIRE. Celui-ci est arrivé le même jour et il a même tenté une reconnaissance vers Draaibrug mais s'est retiré. La grande attaque d'Oostburg sera pour le lendemain 31 octobre. On va pouvoir venger l'échec du 22 du même mois. Le 31 octobre, en effet, de PONTECOULANT lance une proclamation : « Ingezetenen van Zeeland, gij zijt Belgen als mij ! ». Il se met en route pour... tomber sous le feu d'un barrage d'artillerie et devoir se retirer avec de lourdes pertes. Son rôle sera terminé dans la région. Décidément, cette ville d'Oostburg, fondée dans les années 900 par le second Comte de Flandre Baudouin II, devait nous être fatale par deux fois. On serait même tenté de dire qu'elle devait être fatale au Colonel LEDEL lui-même. C'est en effet à Oostburg qu'il devait mourir, le 17 juin 1835. Sans nul doute, était-il toujours en poste dans cette ville, la région étant alors fortement occupée par les Hollandais,

l'état de guerre perdurant encore avec la Belgique.

Quant à GREGOIRE, il va encore essayer de s'accrocher à Aardenburg mais il devra abandonner pour de bon, la ville, le 6 novembre. Il avait reçu de LEDEL un ultimatum menaçant de mettre la région sous eau. Le 7 novembre, LEDEL réoccupait Aardenburg et c'était la fin des opérations militaires dans la partie occidentale de la Flandre zélandaise qui se trouvait à nouveau complètement aux mains des forces royales.

Que se passait-il dans la partie orientale de la Flandre zélandaise ? Ce même 7 novembre, on signalait à Middelburg qu'il n'y avait plus de rebelles dans le 5ème district. Les quelques hommes que GREGOIRE avait laissés à Hulst avaient été retirés le 27 octobre et lui-même s'était retiré de Sas-van-Gent. Von RADEL fut donc prié d'aller reprendre son poste à Hulst. Mais, il n'était pas très pressé et ce n'est que le 10 novembre qu'il débarqua à Ter Neuzen dont le loyalisme de la population était bien connu. Ce même jour, la corvette de la Marine Royale « Amphitrite » entreprit un raid sur le canal de Gand - Ter Neuzen. Sas-van-Gent fut atteint mais on se retira prudemment sur Sluiskil. C'est ce raid qui a certainement inspiré aux autorités belges la décision d'établir le plus rapidement possible un solide barrage de pieux en travers du canal, entre Zelzate et Sas-

L'église Saint Bavon à AARDENBURG construite en 959 par les moines de l'Abbaye de Saint Bavon à Gand, détruite et remaniée plusieurs fois, aujourd'hui Eglise Réformée, restaurée de 1947 à 1956. Cliché publié avec l'aimable autorisation de Monsieur le Docteur W.P. DE-ZUTTER, Conservateur du « Stedelijk Museum voor Volkskunde » à Bruges.



van-Gent. On redoutait, en effet, un raid naval contre Zelzate et même peut-être contre Gand. Ce barrage demeura en place jusqu'en 1839.

En espérant quel es nombreuses pages que Dom A. SMITS a consacrées à cette courte campagne ont été fidèlement résumées, nous constatons que l'affaire était terminée, sur le plan militaire, au plus tard le 7 novembre 1830. Elle était déjà transférée sur le plan diplomatique depuis quelques jours auparavant. C'est même pour des raisons diplomatiques que des troupes hollandaises ne débarquèrent à Walsoorden que le 11 janvier 1831 en vue de réoccuper la partie orientale de la Flandre zélandaise.

Dès que la situation fut reprise en mains en Flandre zélandaise, les réservistes de la «schut-terij» furent appelés sous les armes.

Sur le plan diplomatique, à la «Conférence de Londres»...

Dès la formation du Gouvernement provisoire et l'ouverture des négociations de Londres (qui devaient se révéler si laborieuses), la question de la Flandre zélandaise fut soulevée du côté belge. Mais, comme le note le Chanoine Fleury DE LANNOY, cette revendication fut celle des trois revendications territoriales qui fu le plus mollement défendue par les représentants belges.

Ceux-ci portaient leurs efforts, avant tout sur le Luxembourg et sur le Limbourg ensuite. L'attitude de la population de la Flandre zélandaise y était certainement pour quelque chose car NOTHOMB a déclaré que la Belgique ne pouvait appuyer ses prétentions sur la Flandre zélandaise «ni sur le fait nouveau ni sur le droit ancien».

Au cours de ses recherches, Dom A. SMITS a

même retrouvé une information précieuse. Dès la fin novembre 1830, le Gouvernement provisoire procédait au rétablissement d'une ligne de douane le long de l'ancienne frontière autrichienne. On avait donc renoncé, à Bruxelles, à la Flandre zélandaise.

La question revint pourtant sur le tapis, avec une portée plus restreinte mais avec plus de vigueur, après la défaite belge dans la campagne des 10 jours. Cette fois, le Roi des Français Louis Philippe prit lui-même l'affaire en mains.

La campagne des 10 jours...

Comme il a été dit, le Lieutenant-Colonel André BLIKAR a reconstitué, pour la première fois, jour par jour et heure par heure, cette tragique période. Il nous a dit ceci : «Sur la frontière de la Flandre Zélandaise, il n'y eut que des escarmouches. Ces escarmouches avaient pour but de fixer le maximum de troupes belges dans les deux Flandres. Il ne faut pas perdre de vue que, de l'aveu même de sources hollandaises, nous combattions à un contre cinq ! Partout, les Hollandais furent repoussés ou se retirèrent. Il y eut des engagements à Westkapelle, à Maldegem, à Watervliet. Les garnisons de Axel et de Hulst opérèrent des sorties. C'est dans le cadre de ces opérations que se situe l'engagement du Hazegras, au cours duquel une canonnière hollandaise fut coulée (voir l'illustration de notre premier article). Tout cela ne veut pas dire que des Hollandais ne portaient pas grand intérêt à la reconquête de Bruges et, surtout, de Gand ».

Notons que la campagne des dix jours, entreprise par le Roi Guillaume des Pays-Bas, sans déclaration de guerre ne s'explique que par le fait qu'il n'avait jamais accepté l'armistice avec la Belgique rebelle. Pourtant, c'est lui qui avait, initialement,

Cliché Bibliothèque Royale ALBERT 1er Cabinet des Estampes Sluis en 1739, d'après Abraham de Haan le jeune (Fonds Jan Caspar PHILIPS). La vue est prise de la rive sud du Zwin. On voit, à gauche, une forteresse disparue située à l'emplacement de l'actuel monument van DALE ; au centre, l'ancienne église Notre-Dame, dont les fondations demeurent ; à droite, les Halles avec le Beffroi de «Jantje van Sluis» et le clocheton de l'église Saint Jean-Baptiste, aujourd'hui R.K. Kerk. Avec l'aimable autorisation du Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Royale ALBERT 1er.



demandé cet armistice en présence de l'avance foudroyante des rebelles belges et surtout après l'occupation de la ville d'Anvers, le 26 octobre 1830. Dans la suite, le Roi Guillaume ne désirait plus d'armistice. Il est fort probable que le rétablissement de la situation en Flandre zélandaise et l'efficacité des lignes de défense par eau de la Koninklijke Marine ont contribué à ce changement d'attitude. Il n'y eut, en fait, qu'une suspension des hostilités. Elle fut, du reste, troublée par l'incident de la canonnière du Lieutenant van SPEYK, devant Anvers, le 5 février 1831. C'est cependant, au nom de cette suspension des hostilités, que les troupes royales n'opérèrent la réoccupation de la partie orientale de la Flandre zélandaise que le 11 janvier 1831.

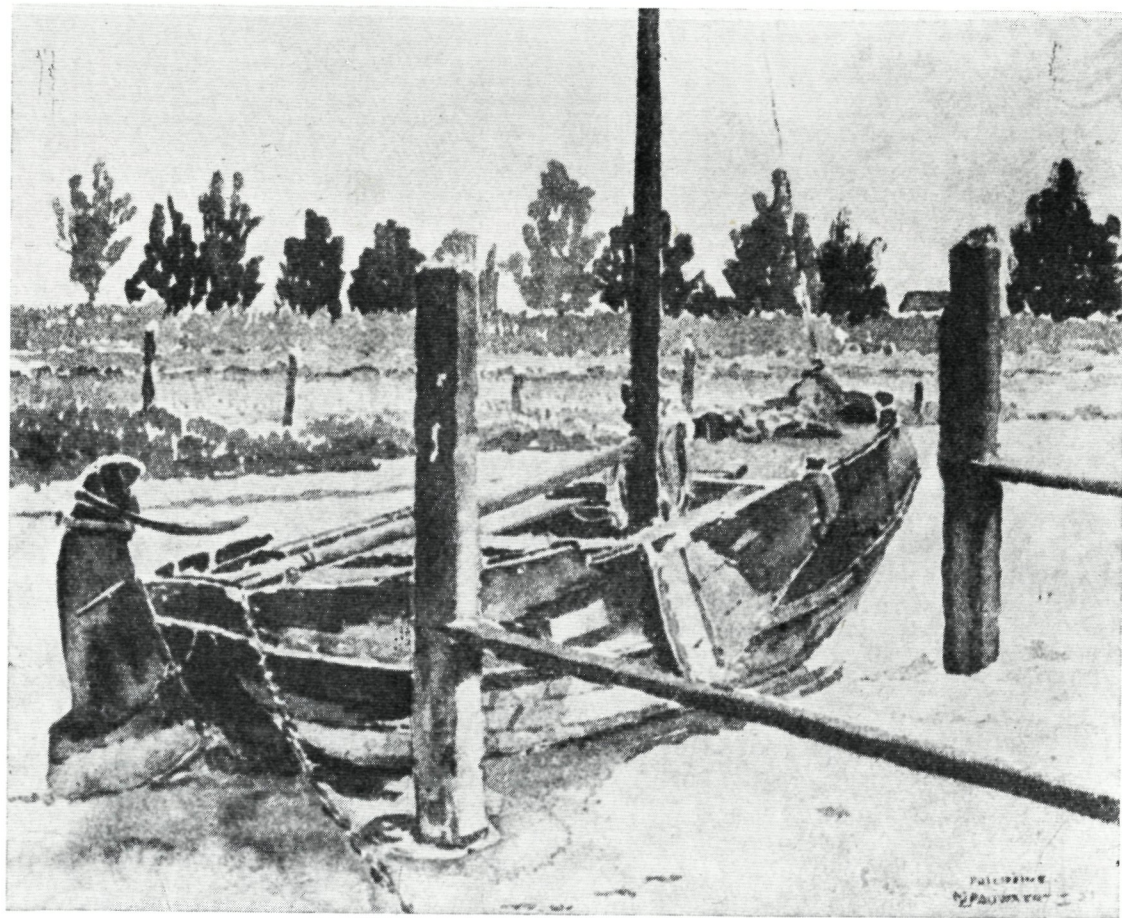
La proposition de Louis-Philippe, Roi des Français...

Comme il a été dit, la question de la Flandre zélandaise revint pourtant sur le tapis, avec une portée restreinte mais avec plus de vigueur, après la défaite belge dans la campagne des 10 jours.

Cette fois, le Roi des Français, Louis-Philippe, prit lui-même l'affaire en mains. Jean-Baptiste NOTHOMB, cité plus haut, a déclaré : « Dans ma carrière déjà longue, je n'ai rencontré que deux Français acceptant l'indépendance de la Belgique, Louis-Philippe et Guizot ». (Jean STENGERS, Revue de l'Université de Bruxelles, « Histoire et historiens depuis 1830 en Belgique »). Louis-Philippe était d'accord que la Belgique perde Maestricht (mais avec une indemnité pour les droits que l'Evêque de Liège possédait sur cette ville). Il était d'accord que la place de Luxembourg et sa banlieue demeurent à la Confédération germanique (mais avec cession du reste du Luxembourg à la Belgique moyennant un prix équitable), mais, il exigeait une garantie contre les inondations de la Flandre belge, en attribuant à la Belgique « la possession des écluses, de ses eaux et des digues qui la protègent contre la mer, sans laquelle son indépendance ne serait qu'une chimère, puisque la possession des écluses et des digues en est la clef et le boulevard ». Rappelons ici la menace du Lieutenant-Colonel LEDEL à l'égard de GREGOIRE pour le contraindre

Cliché « Wandelaer et sur l'Eau »

De Philippine, qui fut un port si important, il ne reste presque rien. Le grand artiste qu'était Maurice PAUWAERT, fondateur et directeur de la revue maritime belge « Wandelaer et sur l'Eau » et Vice-Président de l'Académie de Marine de Belgique, avait le don de découvrir l'âme d'un lieu. En 1951, une dizaine d'années avant sa mort, il parcourut ce site du Braakman qui mourait déjà lentement et qui devait être fermé définitivement le 30.06.1952. Il nous a laissé une vue du chenal de Bouchaute et ce « schouw » de Philippine, déjà enlisé dans ce port qui s'asséchait, encore enchaîné (pourquoi ?) aux débris d'un appontement. Avec l'aimable autorisation de la Revue « Sur l'Eau »



à évacuer Aardenburg. Le Roi avait été ému et indigné par les dommages causés en Flandre lors de l'attaque des Hollandais, au mois d'août précédent. « Ces quinze pieds d'eau dans les villages, ces récoltes perdues, ce pays submergé et Gand menacée, sont des actes exécrables et que les journaux devraient signaler à l'indignation publique », disait-il. Le Roi précise qu'il ne réclamait pas pour la Belgique la possession de toute la Flandre zélandaise, mais seulement « la cession de quatre petites villes (le Sas de Gand, l'Ecluse, Philippine et Ardenbourg), quelques villages, moins de 6.000 habitants et douze lieues et demies carrées d'un pays toujours désolé par la fièvre... ». La Hollande, en conservant la possession de l'île de Cadzant, aurait conservé la possession des deux rives de l'embouchure de l'Escaut. Le Roi revient sur cette question dans toutes ses dépêches. Elle lui tient particulièrement à cœur. « C'est un des points auquel je tiens le plus ; c'est la condition **sine qua non** de la signature de la France » dit-il. Toutes ces citations royales datent de la fin du mois d'août et du courant du mois de septembre 1831. TALLEYRAND ne put cependant rallier Lord PALMERSTON et lui-même ne partageait pas les craintes de son maître quant au danger des inondations. « Avant 1790, il y avait un traité qui empêchait ce genre de désordre. On peut le renouveler et la proximité de la France aura bien plus d'influence sur la Hollande que n'en avait l'Autriche qui était si éloignée », disait-il. TALLEYRAND faisait ici allusion à l'accord conclu, à la fin de la période autrichienne, à défaut d'une solution meilleure sur le sol national, comme il a été dit.

Le point de vue du Cabinet de St. James sur l'embouchure de l'Escaut...

Le Chanoine Fleury DE LANNOY cité, à ce propos, l'auteur DE GUICHEN. Les Anglais répondaient aux propositions du Roi des Français Louis-Philippe qu'il n'était pas question de céder à la future Belgique la rive gauche de l'embouchure de l'Escaut. En vain, Louis-Philippe répondait qu'il n'était pas question de cela puisqu'il ne demandait que la cession des quatre villes. En réalité, le Cabinet de St. James avait, dès le début de la crise, arrêté une politique bien fixée en ce qui concerne l'embouchure de l'Escaut. Si la Belgique était reconnue comme indépendante, elle devait être neutre à perpétuité comme la Confédération Helvétique. Si l'Escaut n'avait été qu'un fleuve étroit, il pouvait constituer la frontière entre les Pays-Bas, que l'on désirait conserver comme alliés et comme tête de pont sur le continent, et l'état neutre de Belgique. Mais, l'embouchure de l'Escaut est très large et il n'y aurait pas seulement une rive hollandaise et une rive belge mais il y aurait des eaux hollandaises et des eaux belges. Où se situait la limite entre ces eaux ? Était-ce le thalweg du fleuve qui est mouvant et qui est double à cet endroit ? Cette imprécision pouvait donner prétexte à la France d'intervenir en prétendant que la neutralité des eaux belges avait été violée.

Les misères hydrauliques reprennent de plus belle...

TALLEYRAND avait beau parler, cette menace qui pesait sur la Flandre n'existait pas que dans

l'imagination du Roi Louis-Philippe. Elle correspondait exactement à la réalité. Déjà, à la fin de l'Ancien Régime, l'écoulement des eaux du Nord de la Flandre posait un grave problème du fait, d'une part de la réduction continue du Zwyn et du Braakman et du fait, d'autre part, de travaux d'endiguement entrepris en Flandre zélandaise (formeure du « Passegeule » entre 1780 et 1788). La situation n'avait fait qu'empirer au cours de la période française. A l'avènement du Royaume des Pays-Bas réunis, une solution était possible. Une première grande entreprise fut celle du canal de Gand à Terneuzen, avec son embranchement Hulst-Axel-Sluiskil qui devait assurer l'écoulement des eaux de la région gantoise et de tout le pays situé entre ce canal et l'Escaut. Le canal étudié dès 1817, décidé en 1824, entamé en 1825 et inauguré le 18 novembre 1827, répondait au double but de navigation et d'écoulement. On vit immédiatement que les deux utilisations simultanées, parfaites aux deux points de vue, n'étaient pas conciliables. L'une devait primer sur l'autre. Si l'on voulait faciliter l'écoulement, il fallait faire baisser le niveau et donc nuire à la navigation. Si l'on voulait, au contraire, avantager la navigation, l'écoulement était sacrifié. La solution fut trouvée immédiatement et réalisée après la période de guerre hollando-belge de 1830 à 1839. Il fallait rendre la navigation et l'écoulement indépendants l'une de l'autre ce qui fut fait par l'aménagement des « Rijkswaterleidingen ». Du côté de Bruges et de la Flandre occidentale, on n'était pas aussi avancé. On avait donné la priorité au grand centre industriel de Gand et on ne disposait toujours, dans ce secteur ouest, que du canal Bruges-Damme-Hoeke entrepris par Napoléon et que l'on avait mis en communication avec le vieux réseau de canaux existants. J.B. VIFQUAIN nous a décrit la misère hydraulique qui fit le cauchemar de nos ex-ingénieurs du Waterstaat, mués par la Révolution en ingénieurs des Ponts et Chaussées de Belgique. Toutes les sources d'écoulement (déjà faibles naturellement) étaient coupées du côté hollandais avec la conséquence que, non seulement, les « eaux belges » ne s'écoulaient plus vers le territoire hollandais mais, qu'au contraire, les « eaux hollandaises » refluaient vers le sol belge. Il avait fallu couper le canal Bruges-Damme à Hoeke de même qu'il avait fallu couper le Isabellaavaart. Il ne restait qu'une solution belge pour l'écoulement ; le canal de Gand à Bruges et, surtout, son prolongement vers la mer, le canal de Bruges à Ostende. Dans ce dernier canal, il était possible de faire écouler une partie du trop plein d'eau amenée à Bruges par le canal de Damme. Mais, immédiatement, les inconvénients apparus lors de la mise en service du canal de Gand-Terneuzen, se reproduisirent. Il était impossible de combiner navigation et écoulement sur le canal de Bruges à Ostende. Face au péril, il fallut sacrifier la navigation au profit de l'écoulement. On fit donc baisser le niveau en ouvrant plus largement les écluses de Sas-Sleykens. La navigation devint pratiquement impossible entre Bruges et la mer, surtout pour les bateaux d'un certain tonnage. Pire encore, l'embranchement du canal de Nieupoort devenait impraticable à Plas-sendale même pour les petits bateaux chargés et le trafic d'exportation vers Dunkerque s'en trouvait paralysé alors que nous étions déjà en pleine crise. Par dessus tout, la baisse des eaux dans le canal Bruges-Ostende et les effets de

chasse, qui s'y produisaient parfois, affouillaient les berges qui s'affaîssèrent en certains endroits et dénucléèrent les fondements des culées d'ouvrages en pierre de taille ou en maçonnerie dans lesquels des effondrements furent à déplorer.

On comprend aisément que ces misères hydrauliques servirent d'aiguillon pour pousser énergiquement les études d'un canal d'écoulement vers la mer. Ce fut le canal Léopold. En 1842, année de la rédaction du rapport de J.B. VIFQUAIN, il était déjà en cours de réalisation entre Heist et Damme. Initialement, il fut conçu comme canal navigable de Heist jusqu'à Zelzate. De là vient qu'il est encore parfois appelé « Canal de Zelzate à la Mer du Nord ». En réalité, il ne fut creusé que de Heist jusqu'à Bouchaute, où il est mis en communication avec le Braakman. D'après Maurits COORNAERT, déjà cité, le gros des travaux fut réalisé en 1843 et le canal fut approfondi en 1847. L'idée initiale de rejoindre Zelzate ayant été abandonnée, le canal ne sert qu'à l'écoulement des eaux. Il est très pittoresque et il est le paradis des pêcheurs d'anguilles.

En guise de conclusion...

Avec Dom A. SMITS, nous pouvons dire : « Voilà comment ce petit territoire de la Flandre zélandaise est demeuré partie intégrante du Royaume des Pays-Bas et de la Province de Zélande ». Aurions-nous pu le conquérir ? Il fallait s'y prendre plus tôt et avec des forces sérieuses qui nous faisaient défaut. Nous aurions pu conserver Hulst et ses environs. Le Gouverneur de la Province de Zélande croyait, du reste, que le 5ème district était perdu. A l'ouest, nous nous heurtions à des populations hostiles et au veto anglais.

Au cours de la guerre 14/18, certains émirent à nouveau des revendications territoriales à l'égard des Pays-Bas. La Flandre zélandaise fut citée. Au « Colloque Historique sur les relations Belgo-Néerlandaises entre 1815 et 1845 », organisé par Madame Rika DE BACKER, - VAN OCKEN, alors Secrétaire d'Etat pour la Communauté flamande, dans le cadre du 150ème anniversaire de l'Indépendance, Madame M. DE WAELE, assistante à l'Université de l'Etat de Gand, a traité, le 12 décembre 1930, des revendications territoriales belges au détriment des Pays-Bas pendant et après la première guerre mondiale. Il en résulte que les revendications portèrent principalement sur la ville de Maestricht. Comme en 1830, au temps de J.B. NOTHOMB, la Flandre zélandaise était laissée de côté. Une expédition militaire contre cette région était, du reste, impensable car elle était bourrée de troupes de S.M. la Reine Wilhelmina, en prévision d'une attaque alliée ou allemande. On peut lire à ce sujet l'article publié par la regretté Jos de SMET, Archiviste de l'Etat à Bruges, dans

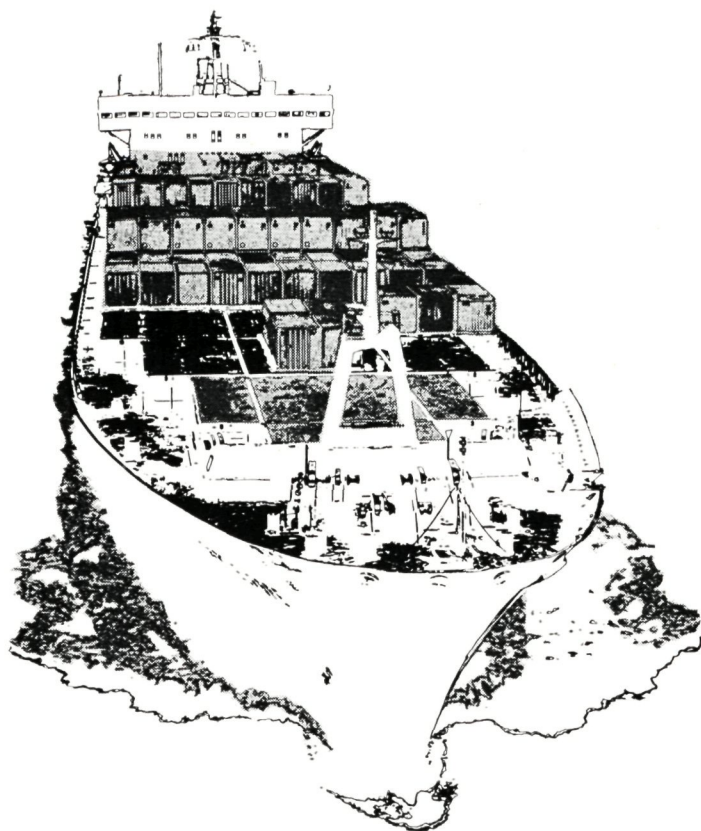
NEPTUNUS N° 1 de 1966.

La question de la Flandre zélandaise et de la rive gauche de l'Escaut revint sur le tapis, d'une façon assez fracassante, lorsque, en 1929, le Lieutenant Général de SELLERS de MORANVILLE, ancien chef d'Etat-Major de l'Armée en 1914, publia son ouvrage intitulé : « Anvers relié à la haute mer par territoire belge et libéré de l'ingérence étrangère ». Il est regrettable que l'auteur n'ait pas procédé à une étude historique de la question. Ceci nous aurait dispensé de devoir le faire comme nous l'avons fait avec l'aide de J.B. VIFQUAIN. Par contre, l'auteur a procédé à une étude minutieuse du terrain et il en conclut qu'il existe entre Heist et Kallo une profonde dépression, qui pourrait être mise sous eau à condition de rompre les digues de part et d'autre. Cette dépression permettrait d'établir un canal, d'un seul bief, avec écluses à Heist et à Kallo. Le tracé de ce canal suivrait approximativement les lignes suivantes : de Kallo au nord de Stekene, longerait ensuite la frontière hollandaise pour couper le canal de Gand-Terneuzen entre Zelzate et Sas-van-Gent. Ensuite, le canal laisserait au nord Assenede (et probablement Bouchaute) pour suivre, ensuite, le cours du Canal Léopold. Le niveau du Canal Léopold étant plus bas que celui du canal projeté, ce canal devrait rester indépendant. Par contre, le canal de Schipdonk pouvait être intégré dans le nouveau canal, sur le parcours commun. Nous retrouvons donc, exactement, cette frontière hydraulique que les Provinces-Unies de 1715 voulaient atteindre et à laquelle elles durent renoncer en 1718. La Flandre zélandaise eut été vraiment isolée du reste de la Belgique. En effet, l'auteur ne prévoyait que quelques rares passages d'eau et un tunnel à Zeebrugge pour assurer la liaison routière et ferroviaire avec le centre balnéaire déjà important de Knokke-Heist. Le projet fut très mal accueilli dans les milieux flamands. Et pourtant, aujourd'hui, les mêmes milieux flamands préconisent la construction d'un canal identique (mais plus important). Il s'appellerait : « le super-kanaal van Vlaanderen ». L'Histoire connaît de ces renversements de l'opinion.

S'il nous est permis d'ajouter une conclusion personnelle, nous dirons que, 150 ans plus tard, il est permis de se réjouir du fait que les populations de ces régions aient fait preuve d'un grand calme. Toutes les conditions étaient réunies pour en arriver à un affrontement sanglant sur le plan religieux, national et social. Nous savons ce qui se passe en Irlande du Nord actuellement et cela ressemble aussi au Liban. Si ces horreurs s'étaient produites, la haine existerait encore maintenant. Nous avons perdu la Flandre zélandaise mais nous pouvons y circuler librement, comme chez nous.

(a suivre)





CMB

Armement Deppe

CMB richt zich tot alle economische sectoren en biedt hen een geïntegreerde reeks diensten op gebied van transport. De schepen van CMB en Armement Deppe varen naar 4 continenten, meer dan 120 havens. Reuze-ertsschepen bevoorraden de Belgisch-Luxemburgse metaal-industrie. CMB is eveneens

bedrijvig in diverse aanverwante sectoren van de transport-industrie, en is aldus actief in een uitgebreid gamma activiteiten : expeditie, goederenbehandeling in de haven, maritieme verzekering, luchtexpeditie, wegtransport, onderhoud van containers en chassis, informatie-verwerking, reizen en toerisme.

St. Katelijnevest 61 B-2000 Antwerpen Meir 11 - Tel. (031) 23.21.11 - Telex : amian 72304

«Niagara», «Laurentic» et compagnie

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Avec l'or de l'«Edinburgh» récupéré en Septembre dernier en mer de Barents par la société spécialisée, Jessop Marine Recoveries, la Banque d'Angleterre - nous l'avons dit - est rentrée en possession d'une bonne part de ses réserves sous-marines. Entendez : des barres et lingots de métal jaune lui appartenant qui, enfouis dans les entrailles de navires ayant connu «fortune de mer», gisent au fond de l'océan.

Le succès de l'entreprise a réveillé chez elle l'espoir de retrouver un jour le reste de ces réserves englouties. Un espoir que justifient les progrès techniques et les moyens mis en oeuvre aujourd'hui par les chasseurs d'épaves. La récupération de l'or caché des océans a, en effet, largement dépassé le cadre artisanal, elle est devenue une industrie.

Où se trouvent ces réserves ? Un peu partout. Au large des côtes européennes, dans l'Atlantique, l'Océan Indien, en mer de Tasmanie. Et en bien d'autres endroits.

L'une des épaves sur lesquelles la «vieille dame de Threadneedle Street» garde un oeil vigilant est celle du «Niagara».

1. L'or du «Niagara»

Lorsqu'en Juin 1940, le paquebot de 13.000 tonnes «Niagara» de la Royal Mail heurta une mine allemande au large de Whangarei (Nouvelle Zélande) et sombra, les Allemands ne se doutaient certainement pas de la bonne opération qu'ils venaient de réaliser. Ils avaient miné cette zone pour empêcher les Alliés de livrer leurs cargaisons de matières premières en Angleterre. Ce qu'ils ignoraient c'est qu'ils avaient coulé un bateau qui transportait dans sa chambre forte huit tonnes d'or d'une valeur de douze millions de dollars. Cet or était destiné aux Etats-Unis pour payer du matériel militaire dont les forces armées britanniques avaient le plus urgent besoin.

Seuls quelques personnages très haut placés étaient au courant du secret. Dont Winston Churchill et le président de la Banque d'Angleterre. Ils firent appel à l'Amirauté, mais celle-ci avait assez

à faire à l'époque pour protéger ses propres eaux infestées de sous-marins ennemis. Pas question, donc, d'envoyer un navire à l'autre bout du monde pour une mission «qui ne pouvait, de toute façon, pas réussir».

La tâche qui avait fait reculer l'Amirauté britannique ne fit cependant pas peur à un expert en sauvetage et récupération de Sidney, un Gallois du nom de John Proteroe Williams.

Ayant fondé une société, l'United Salvage Syndicate, avec le concours de commanditaires privés, il recruta deux des meilleurs scaphandriers de profondeur australiens, John et Bill Johnstone et un chef des opérations, le capitaine Jim Herd. Il ne lui manquait plus d'un bateau. Il eut de la peine à en trouver un. Les autorités navales anglaises, australiennes et néozélandaises jugeaient la tentative si insensée qu'elles se refusèrent à mettre le moindre navire à sa disposition.

Faute de mieux, son choix finit par se fixer sur le «Claymore», un cargo vieux de quarante ans qui était en train de s'enfoncer lentement dans la vase d'un bassin abandonné du port d'Auckland. Tandis que ses hommes s'affairaient à rafistoler le vieux rafiot pour le transformer en navire de récupération, Williams tentait, de son côté, à localiser l'épave du «Niagara».

2. Le filin de balayage accroché.

Après une longue étude des rapports et documents sur le naufrage, ce fut chose faite. Il sut que le navire gisait à plus de cent vingt mètres de profondeur. Il savait aussi que sa chambre forte se trouvait sous plusieurs épaisseurs de pontage et de plaques d'acier, lesquelles devaient être dynamitées. D'où la nécessité de faire construire une cloche de plongée aux parois assez fortes pour résister à la pression extérieure permettant aux scaphandriers de rester dans le fond pour des durées de cinq à six heures consécutives.

Le 9 Décembre 1940, le «Claymore» et son équipage de quatorze hommes quittèrent Whangarei et s'engagèrent dans la voie de navigation passant le plus au nord à partir d'Auckland.

Arrivé dans le carré stratégique de seize milles à l'intérieur duquel Williams estimait que devait se trouver l'épave, il commença à faire draguer ou, mieux, balayer celui-ci avec un câble trainé au fond de la mer par un petit bateau à moteur tournant en rond autour du « Claymore ». Durant plus d'un mois, le balayage se poursuivit vingt heures par jour.

Le 31 Janvier, le filin de balayage accrocha quelque chose qui lui donna une secousse différente de celles qu'il avait subies jusque là. John Johnstone plongea pour voir quelle était la chose qui retenait le câble d'acier. Williams, l'oreille collée à l'écouteur du téléphone qui le reliait à la cloche de plongée, l'entendit au bout d'un temps s'exclamer.

— Je suis dessus... une grande coque noire... avec des bossoirs... Nous l'avons trouvé!

3. La chambre au trésor.

Six blocs de béton de deux tonnes chacun furent mouillés autour de l'épave avec de gros troncs d'arbre comme bouées. Puis les scaphandriers commencèrent à examiner minutieusement l'état général du navire et la façon dont il gisait au fond de l'océan. Le « Niagara » était malheureusement couché sur le côté, ce qui n'allait pas faciliter la pénétration jusqu'à la chambre forte. Cependant celle-ci était intacte malgré l'explosion de la mine. Une chance ! Sans quoi les briques d'or se seraient vraisemblablement éparpillées et enfouies dans les profondeurs où il aurait été presque impossible de les retrouver.

Le 5 Avril, une première charge de dynamite fut descendue sur l'épave au moyen du câble d'un derrick et John Johnstone donna son premier ordre de démolition. Celui-ci devait être suivi de plusieurs centaines d'autres dans les six mois qui suivirent, six mois d'un labeur pénible et acharné au milieu d'éléments le plus souvent déchaînés.

Le 12 Octobre, enfin, le toit de la chambre forte elle-même fut dynamité et soulevé par une benne-pelleuse munie de griffes disposées comme les serres d'un oiseau de proie. Plus rien ne séparait les sauveteurs de leur butin... sauf les cent trente mètres d'eau, naturellement.

Le lendemain commencèrent les opérations de récupération proprement dites. La benne ramena du fond une caisse de bois pourri d'où s'échappèrent deux barres d'or aussi luisantes que dans un conte de fées. Chacune d'elles valait vingt mille dollars.

Tandis que l'équipe se réunissait sur le pont pour célébrer l'événement, le vent s'éleva et une terrible tempête ne tarda pas à se déchaîner, secouant si violemment le navire que le câble d'amarrage de proue se cassa. Le « Claymore » fut obligé de se réfugier dans une baie abritée des Her and Chicken Islands.

Williams était inquiet car, en Octobre 1941, un trop long délai pouvait être fatal à la réussite de son entreprise. Les armées hitlériennes étaient aux portes de Léninegrad, les Alliés subissaient défaite sur défaite en Afrique et le Japon, bien qu'il n'ait pas encore agressé les Etats-Unis, apparaissait déjà menaçant pour les Philippines, Singapour, l'Australie, la Nouvelle-Zélande.

4. La pêche miraculeuse.

Lorsque le « Claymore » retourna s'ancrer au dessus de l'épave du « Niagara », Bill Johnstone ramena à la surface neuf caisses d'or, d'une valeur de 380.000 dollars. Au cours des semaines suivantes, la précieuse cargaison continua à remonter des profondeurs. Neuf caisses un jour, onze caisses un autre, mais certains jours de tempête, l'équipage du « Claymore » ne pouvait faire autre chose que de se cramponner au bastingage et remplacer les câbles rompus.

En Novembre, le temps fut généralement mauvais et, pendant une période de sept jours de pleine tempête les scaphandriers ne purent travailler en tout et pour tout que cinq heures. S'en suivit une passe de très beau temps. Bill et John Johnstone firent alors des pêches miraculeuses. La livraison suivante à Whangarei s'éleva à près de deux millions de dollars d'or; elle fut suivie d'une autre d'un million de dollars encore. A vingt mille dollars la barre d'or, le trésor s'accumulait vite, mais les sauveteurs avaient encore beaucoup à faire.

Tous les soirs, ils écoutaient les nouvelles de la guerre à la radio et ils constataient que le Japon devenait de plus en plus menaçant. Une sourde inquiétude s'installa à bord. Si les Japonais entraient dans les hostilités sans avertissement, le « Claymore » et son trésor constituaient une proie tentante dont il leur serait facile de s'emparer. Certains des hommes estimaient qu'il était temps de renoncer et de se contenter du butin déjà récupéré plutôt que de tomber aux mains des Japonais et de tout perdre en même temps.

Williams n'était pas de cet avis. Il fit, au contraire, travailler ses marins et ses scaphandriers jusqu'aux limites de l'épuisement. Le 7 Décembre, enfin, alors que John Johnstone venait de remonter encore trois barres d'or, il finit par dire :

— O.K. boys, c'est terminé. Nous rentrons à la maison.

Lorsque le « Claymore » arriva à Whangarei, l'équipage qui avait négligé d'écouter la radio dans la joie du retour, apprit la nouvelle de l'attaque japonaise sur Pearl Harbour. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le patron avait eu du flair.

Au total, Williams et ses hommes avaient repêché pour 11.419.200 dollars de barres d'or... soit 94% du trésor. Ils ne laissaient pour ainsi dire rien aux Japonais maintenant maîtres du Pacifique.

Les années passèrent. Et l'on oublia le « Niagara ». Sauf quelques spécialistes de la récupération d'épaves qui se souvenaient que 35 barres d'or v restaient théoriquement toujours enfouies. En 1953, Risdon Beazley, un de ces spécialistes alla amarrer son bateau, le « Foremost 17 » au dessus du lieu où gisait le paquebot. Il récupéra 30 des 35 barres restantes. Et eut un éloge pour le capitaine du vieux « Claymore » :

— Si Willims avait eu notre outillage, il les aurait probablement enlevées toutes!

Dieu seul sait où se trouvent les 5 autres. A l'heure actuelle. « Elles pourraient aussi bien se trouver sur la cheminée de quelqu'un, quelque part » dit-on à la Banque d'Angleterre où l'on a

suivi de près cette saga. Et où continue à la suivre. Car les Anglais sont tenaces et, même si la Banque d'Angleterre n'est pas la Banque d'Ecosse, on y admet pas tellement facilement de renoncer à quelque chose qui vous appartient, sauf si la preuve est faite qu'il n'y a vraiment plus rien à faire.

5. Le « Laurentic ».

La Banque a aussi quelques réserves dans les profondeurs se situant au large de la côte d'Irlande où, en 1917, le « Laurentic », un paquebot de la White Star Line transformé en croiseur marchand sombra, après avoir heurté une mine allemande à proximité du Loch Swilly. Le navire, en route vers Halifax (Nova Scotia) transportait, notamment, 40 tonnes d'or en lingots destinées à régler des fournitures d'armements et de munitions. L'un des trésors les plus importants jamais perdus en mer.

L'épave ne gisant qu'à quarante mètres de profondeur, la récupération de ce trésor paraissait facile. Il n'en fallut pas moins sept ans pour en remonter la plus grande partie à la surface. Vingt cinq barres d'or obstinées restent toujours à retrouver. Au prix où est l'or à l'heure actuelle, cela vaudrait peut-être la peine d'essayer.

6. L'« Empire Manor ».

Huit autres barres sont toujours emprisonnées dans l'épave du « SS Empire Manor », coulé au large de Terre-Neuve, région infestée d'icebergs, en 1944.

L'« Empire Manor » était un cargo de grande série construit à Sunderland au début de la guerre. Deux ponts, six cales et des chaudières à charbon. Au lendemain de son lancement, en 1943, il avait aussitôt fait un premier voyage à New-York. Pour le voyage de retour, il avait 6.500 tonnes de fret. Peu de temps avant son départ, le 22 Janvier 1944, une caisse pesant un peu plus d'une tonne et consignée à la Banque d'Angleterre avait été discrètement amenée à quai et embarquée à bord du navire.

Cette caisse contenait soixante-dix lingots d'or d'une quinzaine de kilos chacun. Ils faisaient partie des réserves d'or de la Banque d'Angleterre envoyées aux Etats-Unis en 1940 et qu'on avait décidé de ramener maintenant à son propriétaire.

A l'aube du 27 Janvier 1944, l'« Empire Manor » fit sa jonction avec le convoi Hx 276 à 150 milles à l'ouest-sud-ouest du Cap Race (Terre-Neuve).

A 11 h 30, le même jour, le vapeur américain « Edward Cavannagh », pour une raison inconnue, vira de bord, quitta sa colonne dans le convoi et vint éperonner l'« Empire Manor » qui prit feu. Le navire fut abandonné sans perte de vies humaines.

Il se cassa en deux le lendemain par gros temps. La partie de la poupe coula immédiatement mais la proue, qui contenait les caisses de lingots, continua à flotter. Deux jours plus tard, le destroyer canadien « Wallaceburg », ignorant tout de la précieuse cargaison, coula le demi-navire au canon parce qu'il représentait un danger pour la navigation.

En 1950, le secrétaire au Trésor britannique pris discrètement contact avec la compagnie « Risdon-Beazley Marine Ltd », l'une des plus anciennes sociétés spécialisées dans la récupération d'épaves. La firme étudia soigneusement le dossier.

La zone du naufrage était un des plus mauvais coins de l'Atlantique, zone de forte houle et de courants violents à proximité des grands bancs de Terre-Neuve redoutés des marins où les icebergs sont une menace constante l'année durant, où le brouillard ne se lève que s'il est chassé par les tempêtes ou par un ouragan.

7. L'échec.

La firme se décida, malgré tout, à tenter l'entreprise. Il lui fallut trois étés d'efforts acharnés pour arriver à localiser l'épave. Très proche de l'Amérique, elle avait obtenu de pouvoir utiliser les appareils sonar les plus perfectionnés utilisés par la Royal Navy. L'épave retrouvée, on parla contrat. Le Trésor promit à l'entrepreneur une prime de sauvetage égale à 70 % de la valeur des lingots récupérés et une avance non récupérable de 25.000 livres sterling pour ses premiers frais.

Un des navires spécialisés de la firme, le « Twyford » passa un mois au dessus de l'épave. Chaque jour, les plongeurs se faisaient descendre sur les débris de la proue. Celle-ci - difficulté supplémentaire - gisait quille en l'air.

Derrière les hublots de sa tourelle d'observation suspendue à un câble, le chef d'équipe, relié par téléphone au navire, envoyait en surface des instructions précises destinées à l'opérateur d'une pelle hydraulique, également suspendue au dessus de l'épave, qui plaçait avec minutie des charges explosives afin de découper les tôles du fond de celle-ci. Cela fait, des bennes preneuses écartaient les morceaux de tôle déchiquetée.

Lorsque le trou fut assez grand, on fit descendre la tourelle d'observation et la benne mécanique à l'intérieur de la cale où devait se trouver l'or. Avant d'y arriver, il fallut évacuer plusieurs centaines de tonnes de câbles téléphoniques, de matériaux et de débris de tous genres. En dessous, pas l'ombre d'un lingot.

Le rapport établi par la « Risdon-Beazley Marine Ltd » conclut que la lourde caisse d'or « avait dû tomber par la grande écouteille soit lorsque l'« Empire Manor » s'était retourné en coulant, soit au moment où il s'était cassé en deux, soit au moment de la collision ». Et les choses en restèrent là. Pendant plus de vingt ans.

Quelqu'un, pourtant, n'avait pas accepté cet échec: Alan Crothall qui, à époque travaillait pour Risdon-Beazley au Canada. Il n'était pas convaincu que le trésor était irrécupérable. Prenant tout son temps, il réétudia le problème et se lança sur la trace de chacun des survivants de l'« Empire Manor ». Il recueillit leurs témoignages et il parvint même à retrouver des instantanés pris par un officier canadien juste avant le torpillage de l'épave.

Les clichés montraient clairement que la partie avant du navire - qui aujourd'hui reposait à plat - s'était enfoncée par la proue; elle était même restée debout pendant un long moment avant de couler. Crothall en déduisit que la lourde caisse d'or

pouvait fort bien avoir défoncé les cloisons qui séparaient les cales pour aller finalement se bloquer dans le puit à chaînes à l'extrémité de la proue.

8. On reprends tout et on recommence.

Dix-sept ans plus tard, devenu directeur-général de la firme, Alan Crothall se trouvait en position de vérifier sa théorie. Nouvelles conversations secrètes avec le Trésor britannique. Et nouveau contrat, le contrat classique du « Lloyd's Open Form », « no cure, no pay », au terme duquel, en cas de succès, la firme aurait droit à 85% de la valeur de l'or récupéré. En cas d'échec, rien. Le contrat fut signé le 17 Avril 1973.

A nouveau, il allait falloir découper un trou énorme dans les double-fonds des parois de la proue du navire, déplacer plusieurs centaines de tonnes de chargement et, peut-être, toute la chaîne de l'ancre pour dégager les soixante-dix lingots qui devaient, en théorie, se trouver dans le puit.

Pour mener sa mission à bien, la « Risdon-Beazley » disposait cette fois du navire le plus sophistiqué qui soit au monde en matière de récupération d'épave, le « Droxford ». A la fois navire-laboratoire équipé pour la recherche des épaves et pour une navigation précise, et un navire outillé pour la récupération des cargaisons capable de lever cent tonnes.

Ce navire de 1.400 tonnes appartenant à la Royal Navy était loué à la firme pour la somme symbolique d'une livre sterling par an, à charge pour celle-ci de la maintenir opérationnel et de le remettre immédiatement à la disposition de l'Amirauté en cas de besoin (sous-marin en difficulté, navire coulé, etc.).

En quittant Southampton, le 2 Août 1973 avec trente-quatre hommes d'équipage, le « Droxford » emmenait une nouvelle tourelle d'observation baptisée « Peeping Tom (le voyeur) », outre son assortiment habituel de bennes, de bennes preneuses, de tenailles hydrauliques et son équipement sonar de localisation.

Arrivé au dessus de l'épave et malgré ses quatre ancres, il dut maintenir ses moteurs en marche pendant la plus grande partie des travaux pour conserver sa position dans les courants. Le temps fut constamment épouvantable. Malgré les difficultés de sa tâche, à quatre-vingt-dix mètres de profondeur, le « Peeping Tom » dirigeait le découpage de la double coque et l'évacuation de la cargaison.

Dans la partie du navire explorée, celle-ci consistait en une grande quantité de vivres décomposés qui se répandaient dans l'eau en un épais brouillard après chaque explosion, ajoutant encore à l'absence de visibilité due à la rouille en suspension et aux épaisses couches de plancton. La visibilité, réduite le plus souvent à moins de deux mètres, obligeait fréquemment l'observateur à s'approcher beaucoup plus près qu'il n'était prudent des tôles déchiquetées pour vérifier l'emplacement des charges d'explosifs de vingt kilos qui devaient venir à bout des principaux renforts d'acier épais.

On évita de justesse le drame le jour où une charge s'emmêla dans des cordages à l'intérieur de la tourelle d'observation. Plus grave encore, le câble principal de suspension de la tourelle céda peu de temps après. Il fallut de longues minutes pour la reconnecter avec le « Droxford », des minutes qui parurent des siècles à l'occupant de la tourelle.

9. Et, c'est fait.

Le « Droxford » resta en position au dessus de l'épave malgré le passage de deux ouragans, du 22 Août au 25 Octobre, sans un jour de beau temps, par une houle de neuf mètres de creux la plupart du temps, et des vents dépassant 80 kilomètres à l'heure qui descendaient en hurlant de l'Arctique.

Pourtant, jour après jour, le « Peeping Tom » progressait vers son but dans les entrailles du navire retourné. Le puits à chaînes fut enfin atteint. L'occupant du « Peeping Tom » annonça alors à la surface avec une retenue toute britannique : — Je me demande si je n'aperçois pas un lingot !

La théorie d'Alan Crothall se trouvait vérifiée. Un à un, soixante deux lingots sur les soixante-dix que transportait l'« Empire Manor » furent retrouvés et remontés à bord du « Droxford ».

Le 6 Novembre 1973, après vingt-trois ans d'effort, ils furent réintégrés dans les caves de la Banque d'Angleterre. Ils étaient évalués à l'époque à cinq millions de livres sterling. 85% de cette somme revint, comme convenu à la « Risdon-Beazley Marine Ltd ».

Au prix où est l'or aujourd'hui - dix fois plus élevé qu'il l'était en 1973 -, on se demande à la Banque d'Angleterre s'il ne vaudrait pas la peine de se mettre en quête du reste.

(A suivre)



Marines Militaires étrangères

par le Capitaine de Frégate(R) H. ROGIE

La Marine française sous le nouveau gouvernement, tel est le thème de la présente contribution à notre rubrique sur l'évolution des Marines militaires étrangères.

Introduction

La venue au pouvoir de la gauche en France a peut-être amorcé un « changement » dans le secteur social et économique mais assurément pas sur le plan militaire. Le nouveau gouvernement, composé exclusivement de ministres socialistes et communistes, continue sur la lancée des options prises sous l'ancienne présidence et est en train de faire de sa force navale une grande marine mondiale.

Qu'on en juge d'abord par l'importance de son budget qui s'élève pour 1982 à 21,95 milliards de FF, soit 18 % du budget de la Défense. La Marine est même avantagée par rapport aux autres forces puisque sa progression (+19,4 %) est supérieure à celle de l'ensemble du budget de la Défense (+17 %).

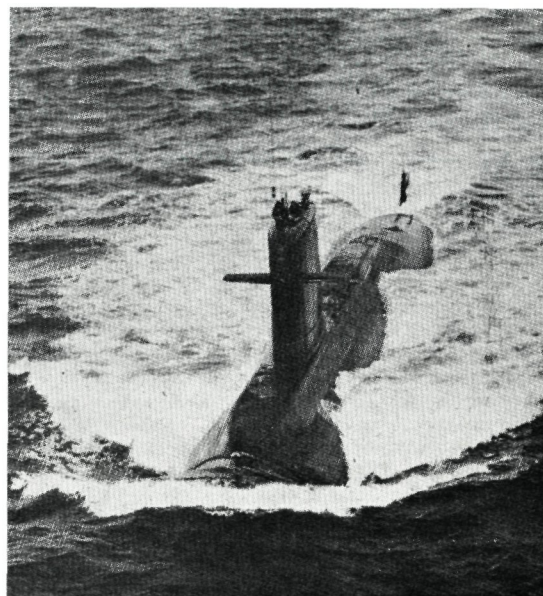
D'autre part, grâce à un effort continu sur les constructions neuves, la Marine française a pu réaliser les prévisions de la loi de programmation 1977-82. Ce qui plus est, deux corvettes ASM non prévues au programme ont été lancées ainsi qu'un 6ième SNLE. Signalons aussi la récente décision ministérielle de lancer un 7ième SNLE au cours de la prochaine décennie.

Pour ce qui est plus précisément de l'année 1982, voici comment se présentent les livraisons attendues :

- 1 Sous-marin nucléaire d'attaque (le RUBIS).
- 1 Corvette ASM (le MONTCALM)
- 4 Avisos
- 1 Chasseur de mines (l'ERIDAN)
- 1 Pétrolier ravitailleur
- 4 Bâtiments-écoles
- 11 Super-Etendard et 11 Xingu.

L'organisation

Actuellement, l'organisation de la Marine française se présente comme suit :



Le Rubis.

A. Métropole :

3 PREFECTEURS MARITIMES où siègent les commandants de zone maritime :

- CHERBOURG (Manche, mer du Nord)
- BREST (Atlantique)
- TOULON (Méditerranée)

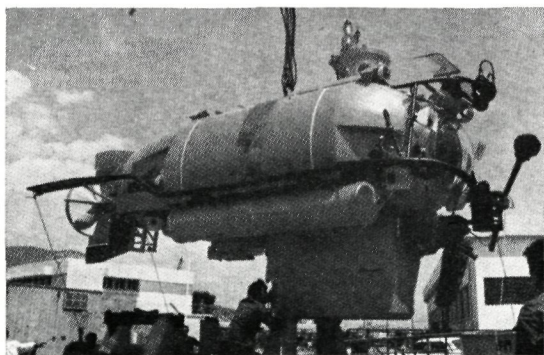
2 ESCADRES basées à BREST et à TOULON

3 FLOTILLES de bâtiments légers et antimines basées à CHERBOURG, BREST et TOULON

2 ESCADRILLES DE SOUS-MARINS (Atlantique et Méditerranée)

et

LA FORCE OCEANIQUE STRATEGIQUE



Le sous-marin d'intervention LICORNE (1980) (Photo Gismer)

B. Outre-Mer :

4 ZONES DE COMMANDEMENT MARITIME :

- OCEAN INDIEN
- Sous-zones : DJIBOUTI et LA REUNION
- OCEAN PACIFIQUE
- Sous-zones : PAPEETE et NOUMEA
- MER DES CARAIBES
- OCEAN ATLANTIQUE SUD

Ce qui comprend en effectif un total de 68.400 hommes répartis comme suit :

Officiers :	4.500
Elèves-officiers :	200
Off-mariniers :	29.000
Equipages engagés :	16.700
Equipages appelés :	18.000

Total : 68.400

La Force Océanique Stratégique

Dans l'organisation de la Marine française, nous citons plus haut la FOST, c'est-à-dire la Force Océanique Stratégique, véritable fer de lance de la force navale française.

Elle se compose de cinq sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), bientôt six, dont 2 sont en permanence en patrouille et donc prêts à lancer en plongée leurs 16 missiles d'une portée de plus de 3.000 km, dotés d'une charge thermo-nucléaire.

Les SNLE actuellement opérationnels sont les suivants : Ils ont un déplacement de 7.300 tonnes et sont dotés chacun de 8 missiles à charge nucléaire :

Le REDOUTABLE	1971
Le TERRIBLE	1972
Le FOUDROYANT	1974
L'INDOMPTABLE	1975
Le TONNANT	1980

Signalons que le 6ème SNLE sera doté de missiles à ogives multiples (missile M4) et qu'il entrera en service en 1985. Il s'agit de l'INFLEXIBLE.

Une grande marine mondiale

Les capacités opérationnelles de la Marine française, qu'elles soient stratégique, aéronavale, de combat, de surface, de lutte ASM, d'attaque sous-marine ou d'aspect logistique, en font assurément une grande marine mondiale. Qu'on en juge d'après sa composition globale :

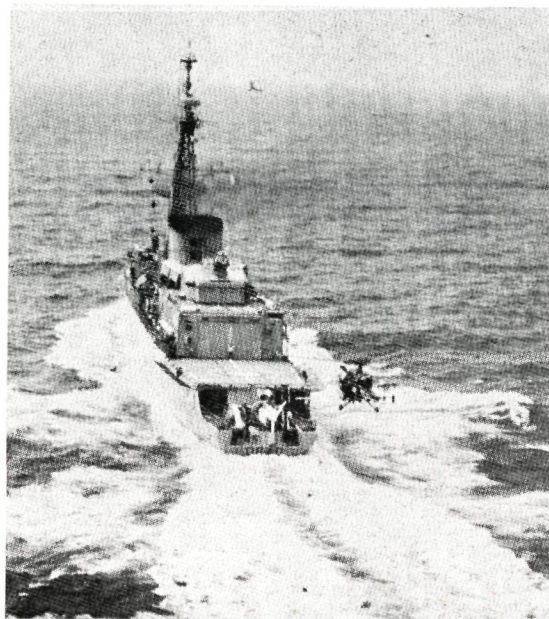
FOST soit 5 SNLE :	37.500 T
110 Bâtiments de combat :	189.700 T
45 Bâtiments de soutien :	83.000 T

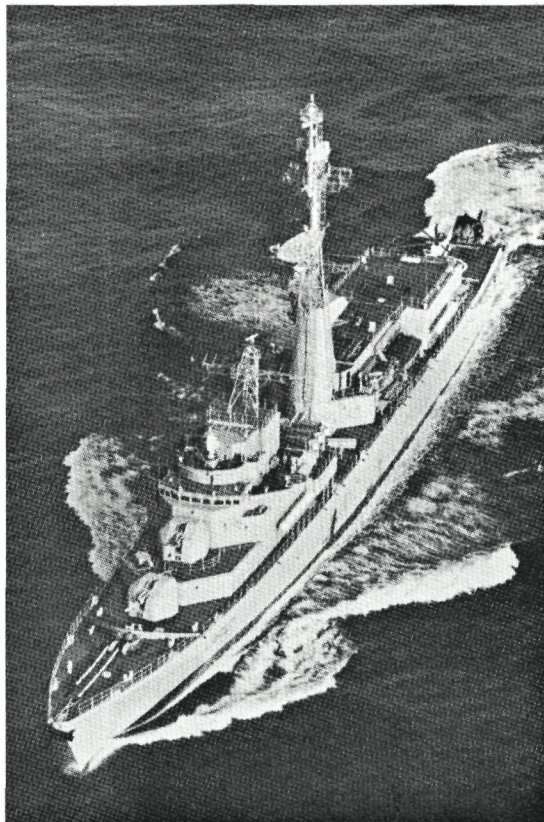
Total (navires auxiliaires non compris) 310.200 T

Cent dix bâtiments de combat totalisant quelque 189.700 tonnes en plus des cinq SNLE de la FOST sont donc actuellement en service à la Marine française. Cela va du porte-avions au patrouilleur côtier comme en témoigne le tableau récapitulatif suivant :

— Porte-avions : CLEMENCEAU, FOCH	
— Porte-hélicoptères : JEANNE D'ARC	
— Croiseur lance-missiles : COLBERT	
— Frégates lance-missiles : SUFFREN, DUQUESNE	
— Frégates anti-sous-marins : TOURVILLE, DUGUAY-TROUIN, DE GRASSE	
— Corvettes anti-sous-marins : ACONIT, GEORGES LEYGUES, DUPLEIX, MONTCALM (en essais), JEAN DE VIENNE (en construction)	
— Escorteurs d'escadre lance-missiles :	3
— Escorteurs d'escadre anti-sous-marins :	7
— Avisos-escorteurs :	9
— Avisos :	11
	(+ 4 en essais)

Le Georges Leygues





Le DE GRASSE avant l'installation du système Crotale.

- Patrouilleurs : 25
- Chasseurs de mines : 24
- (+ 1 en essais et 2 en achèvement)

Quant aux bâtiments de soutien, en voici leur composition. Ajoutons à ceux-ci quelque 120 unités portuaires, non reprises dans le tableau suivant :

- Pétroliers ravitailleurs : 4 (+ 1 en essais)
- Bâtiment-atelier polyvalent : JULES VERNE
- Bâtiments de soutien logistique : 5
- Bâtiments de soutien : BERRY
- Transp. de chalands de déb. : OURAGAN et ORAGE
- Bât. de débarquement de chars : 5
- Bât. de transport léger : CHAMPLAIN et FRANCIS GARNIER
- Engins de débarquement : 11
- Remorqueurs de haute mer : 4
- Bât.-base de plongeurs-démineurs : 3
- Bât. hydrographiques et océanographiques : 7

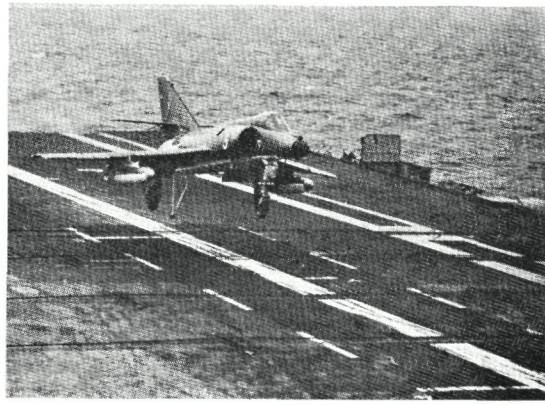
Enfin, citons le 22 sous-marins d'attaque dont 2 à propulsion nucléaire :

- nucléaires :
- RUBIS (en essais)
- SAPHIR (en construction)
- Diesel :
- type AGOSTA : 1 200 t : 4

type NARVAL	1 200 t : 6
type DAPHNÉ	800 t : 9
type ARÉTHUSE	400 t : 1

L'Aéronautique navale

En France, le terme d'aéronautique navale désigne exclusivement l'aviation embarquée ainsi que 5 flotilles de patrouille maritime. En voici sa composition actuelle. Rappelons qu'au cours de l'année 1982, onze Super-Etendard et onze Xingu viendront compléter cette flotte :



- A. Patrouille maritime
- 4 flotilles d'ATLANTIC
- 1 flotille de NEPTUNE
- B. Aviation embarquée
- Interception : 1 flotille CRUSADER
- Reconnaissance : 1 flotille ETENDARD IVP
- Assault : 3 flotilles SUPER ETENDARD
- Lutte ASM : 2 flotilles LYNX
- 1 flotille ALOUETTE III
- Transport : 2 flotilles SUPER FRELON
- Sécurité : 2 flotille ALIZE

Une civilisation à dominante maritime

Il est indéniable que dans leur grande majorité les Français marquent aujourd'hui un intérêt certain pour leur Marine militaire et pour les choses de la Mer en général.

C'est que, lorsqu'on regarde l'histoire, on constate que le prestige politique d'une nation a toujours été directement lié à sa puissance sur les mers. Aussi la France se doit-elle d'être une véritable puissance maritime. Elle possède 3.500 km de côtes, a toujours d'importants départements et territoires outremer et dépend de plus en plus du commerce maritime dans ses échanges extérieurs. N'oublions pas que quelque 76 % des importations françaises transitent par voie maritime et que celle-ci doit être protégée en temps de tension ou de conflit.

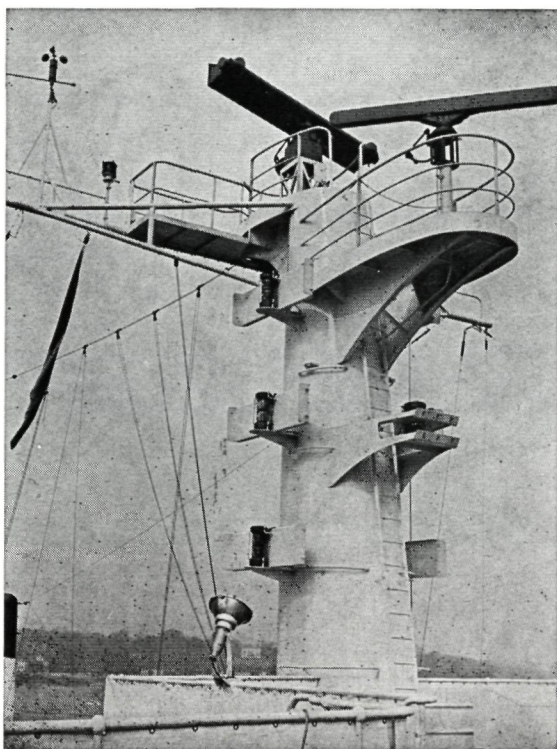
De plus, les Français sont conscients que la défense du pays repose tout d'abord sur la dissuasion nucléaire dont l'élément principal est la composante maritime, c'est-à-dire La Force Océanique Stratégique.

Henri ROGIE

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout



n. v. E.N.I. s. a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

CONVOI POUR L'ENFER

Le drame du PQ 17

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

La bataille de l'Atlantique, c'est avant tout la bataille des convois. Pour les Alliés, il est vital d'acheminer le matériel de guerre et les troupes d'Amérique en Angleterre. Il n'est pas moins vital d'aider l'U.R.S.S., qui suppose depuis 1941 le poids de l'attaque allemande.

Retenir les troupes du Reich sur le front de l'Est, c'est les empêcher de faire face efficacement à l'inéluctable débarquement à l'Ouest. La bataille de Normandie va se gagner d'abord en Ukraine. Il faut donc ravitailler les Russes en chars et en camions, en médicaments et en avions, en essence et en vivres. Des centaines, des milliers de bâtiments de commerce, escortés par des cuirassés, de destroyers et parfois des porte-avions vont assurer un véritable pont maritime entre les ports d'Ecosse ou d'Islande et les bases de Mourmansk, d'Arkangelsk et de Molotovsk.

Organisés dès l'été 1941, les premiers convois de matériel envoyés par la Grande-Bretagne à la Russie passèrent sans difficulté. Au 1er Mars 1942, cent onze transports étaient arrivés à Arkangelsk ou à Mourmansk, soixante-dix-huit en étaient revenus pour le prix d'un seul cargo et d'un seul escorteur perdu. Mais les choses allaient bientôt changer et les convois avaient fait l'expérience des terribles conditions climatiques de l'Arctique.

1. La chaudière aux tempêtes

Au nord du cercle polaire, le mauvais temps règne en permanence. Cette région n'a pas volé son nom de « chaudière aux tempêtes ». En hiver, dans une nuit pratiquement ininterrompue, délimitée par la banquise qui descend à moins de 250 milles du cap Nord, passe au sud de Jean-Mayen et de l'île de l'Ours. D'énormes lames balaient les ponts et les superstructures des navires, bientôt recouverts d'une carapace de glace qui bloque les tourelles, paralyse les armes et compromet la stabilité des bâtiments.

Il fallait aux navires un combustible spécial, des étraves renforcées et des hélices en acier pour affronter la glace.

L'été, le pack recule vers le nord ; une clarté

perpétuelle rompt l'alternance du jour et de la nuit. Mais le temps n'en reste pas moins capricieux ; de brusques refroidissements succèdent à de courts réchauffements de température, accompagnés d'une brume épaisse à couper au couteau. L'île de l'Ours bat le record mondial du brouillard avec 300 jours par an.

S'en suivaient, après l'arrivée au but, pour les équipages épuisés, les installations primitives des ports russes, la longueur des déchargements, le manque de confort et de distractions, l'angoisse du relour.

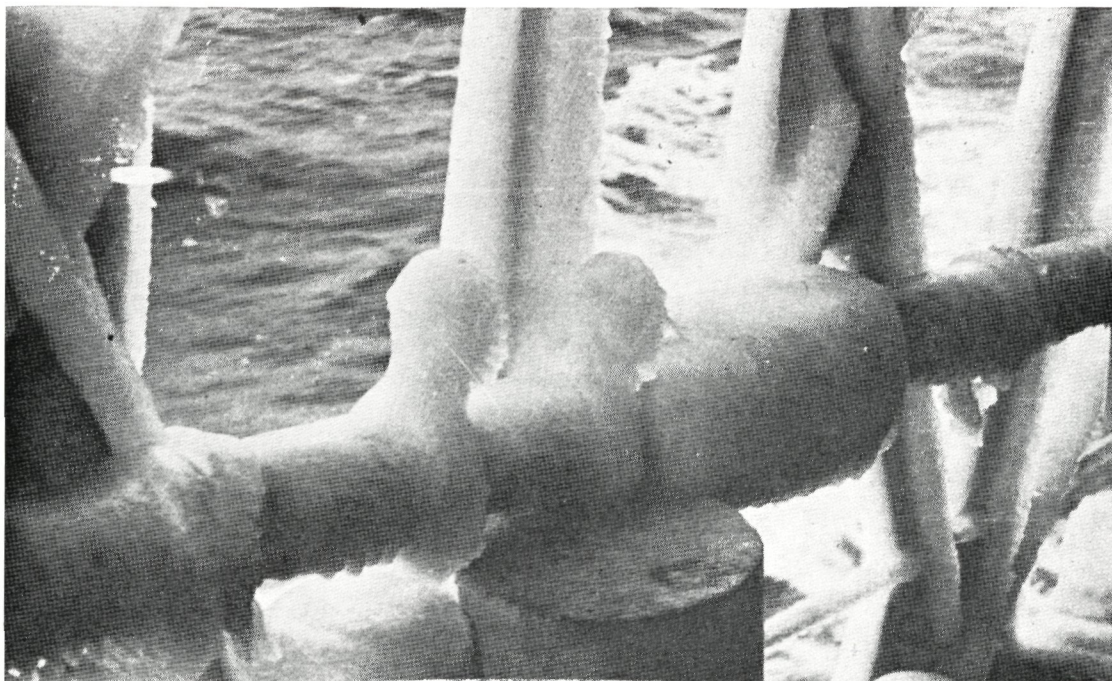
Mais les convois pour la Russie allaient avoir affaire bientôt à un ennemi beaucoup plus redoutable que le mauvais temps de l'Arctique. Car, au début de 1942, les conditions militaires changèrent brutalement.

Convaincu, à la suite d'une série de raids de commando, que les Alliés préparaient une invasion de la Scandinavie, Hitler avait en effet renforcé ses forces aériennes et navales en Norvège.

Malgré les résistances de Doenitz, commandant de la flotte sous-marine, le grand amiral Raeder avait dirigé sur Bergen la onzième flotille de sous-marins, forte d'une douzaine d'unités. Il donna l'ordre, également de concentrer à Trondheim et à Narvik le gros des forces de surface allemandes, qui n'y auraient plus à redouter la menace aérienne britannique. De son côté, Goering avait accepté de transférer vers l'extrême-nord la cinquième Luftflotte, composée de plus de trois cents bombardiers, avions torpilleurs et chasseurs.

Ces forces considérables se trouvaient là dans une position idéale pour couper la route des convois de Mourmansk.

Pour la Royal Navy, dont les forces engagées dans l'Atlantique, en Méditerranée et l'Océan Indien, sont tendues à l'extrême et qui, depuis les désastres de la fin 41, manque de navires de ligne et de porte-avions, l'apparition de ces forces allemandes dans un nouveau théâtre d'opérations constitue une nouvelle et terrible servitude. D'autant plus qu'elle ne dispose que d'un nombre totalement insuffisant d'escorteurs.



Les navires qui empruntaient la route du Grand Nord étaient rapidement recouverts par la glace..

2. PQ et QP.

A la guerre comme à la guerre. On va s'organiser avec les moyens du bord. Le système des convois vers l'Arctique est revu et réorganisé en fonction du degré de danger des zones traversées et des unités disponibles.

Les convois à destination de l'U.R.S.S., baptisés PQ, bénéficieront d'une escorte directe, contre sous-marins et avions, composées de chalutiers de haute mer armés et de destroyers qui les protégeront jusqu'à l'entrée de la mer de Barentz où des bâtiments russes prennent le relais et les accompagneront jusqu'à l'entrée du golfe de Kola, l'escorte ayant fait demi-tour pour prendre en charge les convois de retour, baptisés QP, jusqu'en Islande.

Les convois PQ seront préservés, en outre, de la flotte de surface ennemie, par une escorte rapprochée composée de croiseurs et de destroyers. Une couverture éloignée, enfin, est assurée par la Home Fleet, basée à Scapa Flow. C'est-à-dire loin. Il n'est pas question pour elle, en effet, de s'approcher des côtes de Norvège défendues désormais par la chasse allemande, dont les appareils surclassent, de loin, ceux de l'aviation embarquée. Les convois de Mars passeront encore facilement à la faveur de la nuit polaire. Une première sortie du « Tirpitz », frère du « Bismarck », la plus formidable unité engagée dans la bataille de l'Arctique - dont la présence oblige la Home Fleet à conserver dans le secteur, trois navires de ligne moderne, pour en avoir perpétuellement deux de disponibles - se solde par un échec. Le PQ 12 s'en sort sans trop de casse.

Fin du mois, la situation s'aggrave très nettement. Les convois PQ 13, 14 et 15 perdent quinze

navires, dont une partie coulée par la Luftwaffe. Les Anglais, de leur côté, perdent les croiseurs « Edinburgh » et « Trinidad ». La perte de ces deux unités est un avertissement pour l'Amirauté. La disparition de la nuit polaire supprime pratiquement toute possibilité de protéger efficacement les convois contre les navires de surface, les sous-marins et les avions allemands. Pour le Premier Lord de l'Amirauté et le commandement de la Home Fleet, il faut interrompre les convois jusqu'à l'automne.

Churchill est assez de cet avis, mais il se heurte aux sollicitations des Russes, qui ont désespérément besoin de matériel de guerre, et des Américains, qui ne sont pas prêts encore à ouvrir un second front et estiment vital d'aider l'Armée Rouge à retenir et user le gros des forces allemandes. Bref, les raisons politiques et stratégiques commandent.

Au mois de Mai 1942, le PQ 16 à destination de Mourmansk, attaqué simultanément par une demi-douzaine de sous-marins et cent huit vagues successives d'appareils de bombardement allemands, paya le lourd tribut de huit cargos sur trente quatre. Ce n'était encore rien. Il n'avait été que le premier « convoi de la mauvaise chance ». Le plus dur restait à venir.

3. Opération « Rösselsprung ».

Dans l'esprit du commandement naval allemand, le passage du convoi suivant - le PQ 17 prévu pour fin Juin - devait être l'occasion d'une puissante démonstration de force des grands navires de surface, ancrés dans les mouillages septentrionaux de Norvège, à portée immédiate de la route du convoi. Ces bâtiments étaient le cuirassé « Tirpitz », le croiseur lourd « Admiral Hipper », et les deux

cuirassés de poche « Lützow » et « Admiral Scheer ». Plus une demi-douzaine de grands contre-torpilleurs.

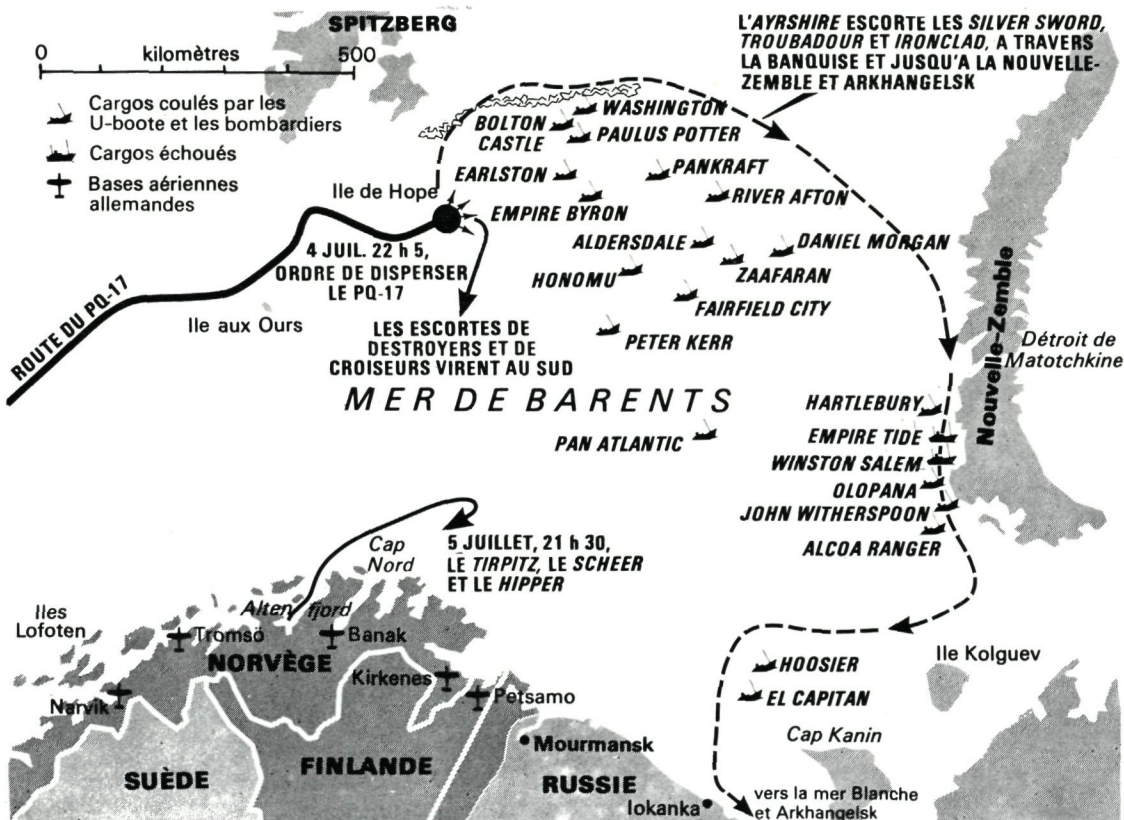
Pour l'amiral Carls, commandant en chef du théâtre Nord, il s'agissait de remporter une grande victoire navale qui remettrait la Kriegsmarine sur un pied d'égalité avec l'armée et redonnerait le moral aux équipages de la flotte de surface qui se sentaient en état d'infériorité par rapport aux sous-marins et aux aviateurs. L'opération fut baptisée « Rösselsprung », saut du cavalier en terme d'échecs.

Malheureusement pour lui, l'amiral Carls n'est pas seul en cause. D'abord il n'a aucune autorité sur l'aviation, qui ne dépend que de Goering. Ensuite et surtout, il dépend en dernier ressort d'Adolf Hitler, commandant suprême des forces armées allemandes qui, tout au long de la guerre, ne cessera de peser de façon négative sur les opérations de la Kriegsmarine. Hitler, nous allons le voir, porte la responsabilité de l'échec de l'opération « Rösselsprung ». Et c'est malgré lui que l'attaque PQ 17 se solda en définitive par une très grande victoire allemande. Mais n'anticipons pas !

Le PQ 17 appareilla d'Islande le 27 Juin 1942 à destination d'Arkhangelsk avec trente-six navires, dont vingt-deux américains. Parfaitement informés des menaces qui se concentraient en Norvège, les Alliés avaient mobilisé pour sa protection des forces considérables.

Outre l'escorte directe constituée par trois dra-

Route et dérouté du PQ 17.



gueurs, six destroyers, quatre corvettes et deux navires anti-aériens, l'escorte approchée, qui devait patrouiller à une centaine de milles sur l'avant du convoi, rassemblait, sous le commandement du contre-amiral Hamilton, deux croiseurs britanniques, le « London » et le « Norfolk » et deux croiseurs américains, le « Tuscaloosa » et le « Wichita ».

De plus, l'amiral Tovey, commandant en chef de la Home Fleet, était chargé de la couverture à distance avec les navires de ligne : « Duke-of-York » et « USS Washington », le porte-avions « Victorious », les croiseurs « Nigeria » et « Cumberland » et quatorze destroyers d'escadre. Enfin, un barrage de huit sous-marins surveillait les côtes nord de la Norvège.

Compte tenu des servitudes de la bataille de l'Atlantique, des opérations en Méditerranée et de la guerre du Pacifique, l'effort de protection était réellement fantastique. Et pourtant ! Et pourtant, le PQ 17 fut le convoi pour l'enfer !

Le 1er Juillet le convoi est repéré, à 60 milles à l'est de l'île Jan-Mayen, par le sous-marin allemand U-255. Information confirmée quelque temps plus tard par l'U-408. Ordre immédiat de l'Amiral Carls : attaquer et garder le contact.

Mais pour les U-boots, les conditions atmosphériques sont particulièrement défavorables et les destroyers d'escorte particulièrement vigilants. Une première attaque en règle échoue lamentablement. Toutes les torpilles manquent leur objectif. Les

appareils de la cinquième Luftflotte ne sont pas plus heureux, l'escorte du PQ 17 dispose d'une D.C.A. très efficace.

4. Au nord de l'île de l'Ours.

Le 3 Juillet, le convoi arrive en vue de l'île de l'Ours pour la contourner vers le nord. C'est là que les choses vont commencer à se gâter.

D'abord parce que c'est à cet endroit que la route du convoi passe le plus près des bases aériennes allemandes de la région du cap Nord et que la banquise interdit de s'en éloigner beaucoup. Ensuite parce que les forces en assurant la protection à distance ne doivent pas aller plus loin. Les navires des amiraux Tovey et Hamilton ne devaient pas s'aventurer au delà du 25.E (méridien du cap Nord) de peur d'avoir à s'y heurter à la flotte de surface de la Kriegsmarine.

Si par malheur, elle devait faire apparition dans la région, ce serait un chacun pour soi. Les bâtiments du convoi n'auraient plus d'autre solution que de se disperser pour limiter les dégâts et à aller, soit s'abriter sur les côtes de la Nouvelle-Zemble, soit foncer en mer Blanche en direction d'Arkhangelsk. Personne ne se faisait d'illusion, ni à l'Amirauté, ni à bord des navires concernés sur les chances de réussite de cette solution.

5. La première victime.

Entretiens, au quartier-général de l'amiral Carls, à Kiel, les dispositions avaient été prises pour que l'opération « Rösselsprung » puisse être déclenchée au premier signal.

Elle est déclenchée le 2 Juillet. Ce jour là, à 20 heures, le groupe « Scheer-Lutzow », accompagné de six destroyers, et le groupe « Tirpitz-Hipper », avec quatre destroyers, appareillent de Narvik et de Trondheim avec instruction de se concentrer dans l'Altenfjord entre Tromsø et le cap Nord pour se trouver à portée d'intervention immédiate.

Le brouillard épais contrarie les projets allemands. A cause de lui, quatre destroyers talonnent et sont obligés de regagner leur base. En outre, aucune reconnaissance aérienne n'est possible. Pendant trente six heures, le convoi a pu poursuivre sa route sans ennuis majeurs. Handicap supplémentaire : Hitler a autorisé l'opération « Rösselsprung » pour autant qu'elle ne comporte aucun risque. Interdiction, donc, d'attaquer si les conditions météorologiques sont défavorables, s'il y a le moindre porte-avions dans les parages, si l'on ne dispose pas d'une supériorité de moyens incontestable sur l'ennemi...

— Comment faire la guerre dans ces conditions ? soupire l'amiral Carls.

Les choses en sont là le 4 Juillet. Les bâtiments de ligne allemands sont prêts à se mettre en mouvement. Il leur faut trois heures pour le faire après avoir reçu de l'aviation les renseignements sur la situation du convoi et la formation de ses forces de protection.

Entretiens, la brume s'est levée. La Luftwaffe a retrouvé le convoi qui vient de doubler l'île de l'Ours et s'efforce de faire route pus au nord

encore dans l'espoir de s'éloigner du péril. Espoir qui va s'avérer vain. Dans la journée, le premier sang va couler avec la destruction du cargo américain, « Alexander Newton » (7.000 tonnes) qu'un avion torpilleur isolé, débouchant d'un trou dans les nuages, réussit à atteindre d'une torpille, à 5 heures du matin.

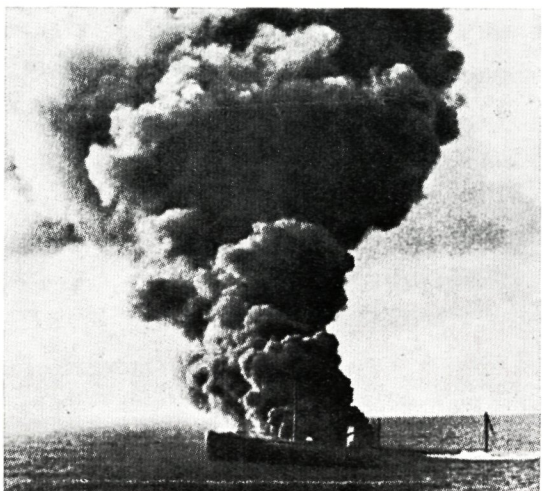
Il fallut attendre l'après-midi pour que le danger se précise. Une variété d'appareils allemands, Junkers 88, Heinkel et Focke-Wulf vint se livrer à un petit ballet au dessus du convoi. Quelque vingt cinq avions. L'alerte fut chaude. Les canoniers du PQ 17 réussirent à en abattre quatre, mais deux autres navires, le Liberty-ship américain « William Hooper » chargé jusqu'à la gueule de chars et de camions et le cargo anglais « Navarino » furent coulés.

A bord du « Tirpitz », au mouillage dans l'Altenfjord, on attendait anxieusement les nouvelles. Elles n'arrivaient qu'au compte-goutte, car la Luftwaffe, trop occupée à ses attaques, avait tendance à négliger son rôle d'informatrice. L'amiral Carls apprit tout de même à 6 heures 15, ce matin-là (4 Juillet) que la Home Fleet s'éloignait vers l'ouest - elle n'avait apparemment aucune envie d'exposer ses cuirassés et ses porte-avions aux coups des bombardiers allemands - et qu'une exploration conduite jusqu'à la barrière des glaces entre les 14e et 26e méridiens n'avait rien noté d'anormal.

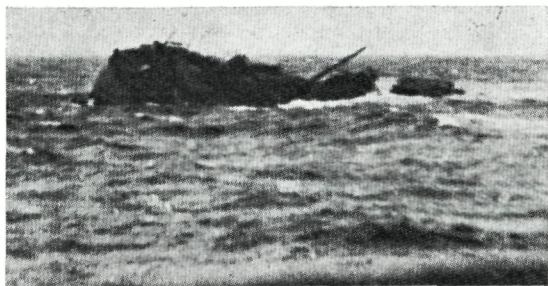
L'autorisation de déclencher l'opération « Rösselsprung » n'arriva de Berlin que le lendemain vers



Un convoi PQ en route vers la Russie.



Torpillage d'un pétrolier par un sous-marin allemand.



Mort d'un cargo sur la route de l'URSS.

midi. Une heure plus tard, le groupe « Tirpitz » se régalait des chenaux aboutissant à l'Altenfjord et mettait le cap sur PQ 17. Il ne trouva que le vide devant lui. Aucun grand navire de combat ennemi n'était en vue dans un rayon de 400 milles autour du cap Nord.

Pourquoi ce vide autour du convoi ? Pourquoi aussi celui-ci donnait-il l'impression d'avoir reçu un ordre de dispersion ? Car les bâtiments dont il était composé, si bien groupés jusque là, s'étaient d'après les rapports du commandant de l'aviation des îles Lofoten éparpillés dans la mer de Barentz.

Pourquoi ? Parce que l'Amirauté britannique en avait décidé ainsi, commettant une erreur catastrophique, la plus grosse qu'elle devait commettre au cours de la seconde guerre mondiale et que les acteurs du drame qui allait s'en suivre et qui y ont survécu ne lui ont jamais pardonné.

6. « Dispersez-vous ! »

Quelle erreur ?

Celle de croire que le groupe « Tirpitz », ayant quitté le havre de l'Altenfjord, s'était mis à la poursuite du convoi qu'il était en mesure d'attendre dans les vingt quatre heures, alors qu'Hitler ne donnera le feu vert à ses navires que le 5 Juillet vers midi.

Deux solutions étaient possible. La première consistait à ralentir la marche du PQ 17 pour permettre aux navires de ligne de l'amiral Tovey de s'en rapprocher à grande vitesse. Mais il faudrait s'attendre, non seulement à un engagement avec le groupe « Tirpitz », mais encore à une attaque en règle de toute l'aviation allemande stationnée en Norvège. Avec, pour seule défense, les quelques appareils du porte-avions « Victorious ».

Seconde solution : disperser le convoi.

Bien que « Special Intelligence » n'ait pas confirmé la présence du cuirassé allemand en mer et malgré l'avis opposé de la majorité de ses collaborateurs, le Premier Lord de la mer, l'amiral Dudley Pound, se fiant à son propre jugement, prit la décision la plus malheureuse de sa carrière. Se tournant vers son chef du service transmission, il ordonna :

— En raison de la menace d'attaque par navires de surface, dites aux croiseurs de se retirer vers l'ouest à grande vitesse et au convoi de se disloquer et de faire route vers les ports russes.

Erreur fatale, car à ce moment précis, le « Tirpitz » attend toujours l'autorisation de se mettre en route. Et lorsqu'il l'aura obtenue, il n'ira pas loin. Six heures à peine après que le groupe de l'amiral Carls s'est déployé route à l'est, il entend une station britannique annoncer sa position. Il est donc repéré. Pour Carls, cela signifie que la Home Fleet va retenir à toute vitesse avec son porte-avions. On ne peut donc plus assurer à Hitler que son beau cuirassé ne court aucun danger. Il faut donc faire demi-tour. C'est 'a fin de l'opération « Rösselsprung » avant qu'elle n'ait réellement commencé.

A bord des bâtiments du convoi PQ 17, le message de l'Amirauté fait l'effet d'une bombe. Pour ses équipages, ce brusque départ des navires de la Navy qui devaient assurer leur protection ressemble à une fuite. Ils ont le sentiment d'être abandonnés. Ainsi au moment le plus pressant du danger, les malheureux cargos, pour la protection desquels on avait mobilisé soixante-dix navires de combat, se retrouvent entre le ciel et l'eau, exposés aux coups de la Luftwaffe et des U-Boote avec pour seuls défenseurs quelques corvettes, des chalutiers armés et deux croiseurs anti-aériens aux possibilités limitées.

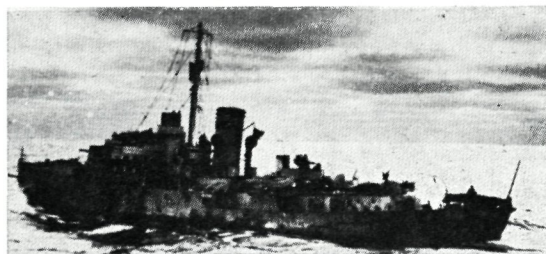
Par sa seule présence dans les parages, le « Tirpitz » avait joué son rôle au delà de toute espérance. Pour le PQ 17, le voyage vers l'enfer allait commencer.

7. Des torpilles et des bombes.

La première victime des U-Boote est le cargo américain « Carlton », qui en est à sa deuxième tentative d'atteindre la Russie. Il avait fait partie du convoi PQ 16. A quatre jours de voyage de l'Islande, il avait été endommagé par une torpille aérienne allemande et avait dû être remorqué par un chalutier jusqu'au Hvalfiord.

Ce Dimanche 5 juillet, à 5 heures 10 du matin, sept heures après la dispersion du convoi, alors que protégé par quelques filets de brume il poursuivait en solitaire sa route à sa vitesse maximum, 12 noeuds, il fut frappé par tribord par une torpille sous-marine qui aboutit dans une soute contenant des milliers de litres d'essence. Douze minutes plus tard, il s'abîmait en feu dans les flots.

Une heure plus tard, l'« Empire Byron », britannique, qui naviguait plus au nord, connut le même sort. Le sous-marin, auteur du torpillage, fit surface, filma la scène et fit prisonnier un capitaine de l'armée de terre qui se rendait en U.R.S.S. pour apprendre aux Russes à se servir des chars que transportait le cargo. Le capitaine du sous-marin distribua du



Navire d'escorte anglais en route Mourmansk.

pain noir, des saucisses et du cognac aux rescapés de l'« Empire Byron », qui avaient pris place dans les canots de sauvetage, leur indiqua la route à suivre, leur souhaita bonne chance et les salua, avant que son sous-marin ne se remette en plongée.

A présent, c'est la Luftwaffe qui entre dans la danse. Sa première victime est le « Peter Kerr », qui faisait route vers le sud. Trois Junkers 88 plongent vers le malheureux cargo, qui n'a que de petits canons anti-aériens pour se défendre. La partie est par trop inégale. Trois bombes finissent par faire mouche. Le « Peter Kerr » prend feu. Ses pompes anti-incendies ne fonctionnent plus. L'équipage n'a plus qu'à abandonner le navire.

Ne voulant pas être en reste, les U-Boote se déchaînent de leur côté. Le « Honomu », faisant route de toute la vitesse de ses machines, un peu au nord du « Peter Kerr » est frappé d'une torpille par tribord, sans même que ses vigies, pourtant attentives, ne puissent repérer l'ennemi. Une deuxième torpille, encaissée à babord, scelle définitivement son sort. Dix minutes plus tard, il fait le grand plongeon.

Plus à l'est, le « Fairfield City » et le « Daniel Morgan » ont affaire, à peu près au même moment, à la Luftwaffe. Une fois encore, les Junkers 88 se déchaînent. Le « Fairfield City » est coulé avant d'avoir eu le temps de riposter. Le « Daniel Morgan », américain, se montre plus coriace. Se relayant de quart d'heure en quart d'heure, les servants de ses mitrailleuses épuisés abattent deux de leurs agresseurs. Ils se battent vingt-huit heures consécutives avant de succomber. Puis, quatre jours contre le désespoir et les tempêtes de neige, avant d'atteindre dans leurs embarcations de sauvetage les « horribles royaumes glacés de la Nouvelle-Zemble », comme dira un compte rendu britannique.

Quatre navires du convoi dispersé ont, seuls, l'occasion de s'apercevoir au cours de cette journée dramatique : l'« Aldersdale », le « Zaafaran », l'« Ocean Freedom » et le « Salamander », qui font route dans la même direction. A la nuit tombante, ils se retrouveront tous les quatre dans le grand cimetière sous-marin que commencent à constituer les premières victimes du PQ 17.

Le premier à succomber est l'« Aldersdale ». Une descente en plongée de trois Junkers 88. Un chapelet de bombes dont trois font mouche coupant le navire en deux. Inondation de la salle des pompes. Jets de vapeur dans tous les sens. Une épouvantable odeur d'huile et de pétrole. A une interrogation angoissée de la passerelle qui s'inquiétait de savoir s'il y avait des blessés, la réponse d'un jeune mécanicien : « Hell, de quelle couleur est le sang ? ». Douze minutes plus tard, les survivants se retrouvent dans les canots de sauvetage.

Les trois autres navires réussirent à tenir les bombardiers allemands à l'écart. Mais pas pour longtemps. Le « Zaafaran » a son tour est frappé par trois bombes. Et c'est le scénario qui devient classique. Le cargo se soulève sur l'eau comme un cétacé touché à mort. Les machines s'arrêtent. Des jets de vapeur brûlante fusent de partout. L'équipage n'a que le temps d'abandonner le cargo

qui, bientôt, creuse sa tombe dans l'océan glacé.

L'« Océan Freedom » connaît le même sort quatre minutes plus tard. Suivi peu de temps plus tard du « Salamander ».

8. Des bombes et des torpilles.

L'« Earlston » tint le coup plus longtemps. Son équipage vient de se mettre à table pour le déjeuner du Dimanche, lorsque le signal d'alarme appelle tout le monde aux postes de combat. Cinq bombardiers allemands font route dans sa direction. A quatre reprises, les artilleurs du bord obligent les assaillants à se disperser avant d'avoir pu lancer leurs torpilles avec quelque chance de succès. Au cinquième passage, la chance de l'« Earlston » tourne. Un coup au but. Et c'est l'enfer immédiat ! Trois heures et dix minutes après la première alerte, le navire s'enfonce dans la mer. Quatre sous-marins allemands font aussitôt surface dans les parages immédiats du drame, dont l'un emmène le capitaine du cargo à son bord. Aux survivants entassés dans les canots de sauvetage, qui demandent aux sous-marins la route à suivre pour avoir une chance de salut, le commandant du sous-marin le plus proche répond : « Nous sommes tous en guerre. Débrouillez-vous ! ».

Au moment précis où l'« Earlston » est abandonné par son équipage, le cargo américain « Pankraft » voit fondre sur lui sept Junkers 88. Trois d'entre eux le survolent en rase-motte, égrenant un chapelet de neuf bombes sur leur objectif. Trois seulement atteignent le navire y causant suffisamment de dégâts pour l'empêcher de poursuivre sa route. Rupture des canalisations d'huile et de vapeur, la salle des machines sous eau, arrêt des moteurs. Les survivants prennent place dans les canots de sauvetage sous les caméras des bombardiers allemands vainqueurs.

Puis, c'est au tour du « Boston Castle » (anglais) et du « Paulus Potter » (hollandais) qui naviguaient de conserve, essayant contre toute attente de « faire bloc » avec leur artillerie dérisoire pour décourager d'éventuels agresseurs. Les agresseurs cessèrent bien vite de rester éventuels. L'artillerie des deux cargos resta dérisoire et tout ce qu'elle put faire fut de retarder de quelques heures l'inévitable. Pour la Luftwaffe, le tir aux pipes n'était pas près de prendre fin.

En fin de journée, lorsque l'heure est arrivée de dresser un bilan, le nombre des victimes de ce qui avait été le convoi PQ 17 est de quatorze navires.

Les cinq jours suivants, le massacre continue. Huit cargos sont encore coulés. Deux, le 6, le « Poppy » et le « Lotus », l'un par bombes, l'autre par un sous-marin. Deux autres, le 7, l'« Hartlebury » et l'« Aalcoo Ranger », par sous-marins. Le U-Boote, arborant une tête de loup sur sa tourelle, qui avait coulé le « Poppy » fit surface à quelques mètres de sa victime : « Quel est le nom de votre navire ? Pourquoi voulez-vous aller en Russie ? Vous n'êtes pas des bolcheviques, quand même », demanda l'un de ses officiers aux rescapés entassés dans une baleinière, avant de leur lancer deux bouteilles de schnapps et de poursuivre sa route.

Le 8, c'est au tour de l'« Olopana » d'être torpillé, dont le capitaine fut ainsi puni d'avoir refusé trois

jours plus tôt de recueillir les survivants d'un autre bateau, craignant de manquer de place dans ses embarcations pour son équipage.

Enfin, la Luftwaffe clôture le tableau de chasse en coulant à la bombe, dans la nuit du 9 au 10 Juillet, l'américain « Hoosier », le panaméen « El Capitan » et l'anglais « Lord Austin », qui n'étaient plus qu'à une cinquantaine de milles de l'entrée de la Mer Blanche et se voyaient déjà sauvés.

Enfin, c'est l'arrivée des escorteurs et des avions russes. Et avec eux, la fin du calvaire.

Les premiers arrivés à Arkhangelsk sont le navire de sauvetage « Rathlin », ayant à son bord le nombre incroyable de 240 hommes, dont une majorité de rescapés recueillis après le torpillage de leur navire, le « Belligham » dont la cheminée et les superstructures ressemblaient furieusement à un fromage de gruyère et le pétrolier soviétique « Dom-bass » à la coque à moitié éventrée par une torpille. On est le 9 Juillet.

Les autres rescapés s'échelonnèrent jusqu'à la fin du mois après s'être terrés le long des côtes désolées de la Nouvelle-Zemble, dans le détroit de Matochkin.

Parmi eux, les bâtiments antiaériens « Palomarès » et « Pozarica » qui, à peine arrivés à Arkhangelsk, reprennent la mer sous le commandement du commodore Dowding, recueilli sur un radeau avec deux hommes de la corvette « Lotus », pour aller récupérer au large de la Nouvelle-Zemble un petit groupe de quatre navires ayant survécu grâce à l'initiative du commandant du chalutier « Ayrshire ».

Lors de la dispersion du convoi, celui-ci s'est dirigé avec son petit groupe vers le nord. Pendant trois jours, les quatre bâtiments se sont dissimulés dans la banquise, le chalutier servant de brise-glace. Pour éviter d'être repérés par l'aviation ennemie, tous les feux ont été éteints, les coques exposées au sud, peintes en blanc ; les pièces des chars embarqués sur les ponts ont, d'autre part, été mises en état de tirer. Le 7 Juillet, n'entendant plus de S.O.S. des bâtiments en perdition, le groupe s'est extrait péniblement de la banquise et a fait route vers le détroit de Matotchkine, où le commodore l'a découvert.

9. Le bilan.

Malgré ces exploits, le bilan est incroyablement

lourd. Sur les 36 navires qui ont commencé le voyage, 2 ont fait demi-tour, 14 ont été détruits par des avions, 10 par des sous-marins. Le PQ 17 ne compte que 11 survivants. Sur les 200.000 tonnes de matériel expédiées, il n'en arriva péniblement que 70.000. Près de 3.500 véhicules, 430 chars, 210 avions, de quoi équiper plusieurs divisions, avaient fait le grand plongeon. Enfin, des dizaines de naufragés, perdus dans l'immensité glacée de l'Arctique, avaient connu une mort atroce après des souffrances inhumaines.

C'était pour les Allemands une grande victoire. Pour l'Amirauté britannique, un coup très dur. Le but recherché par l'ennemi avait été atteint en dépit du fait que le « Tirpitz », élément moteur de l'opération « Rösselsprung », n'avait joué aucun rôle dans la destruction du convoi.

A Londres, le drame du PQ-17 pose le problème du commandement : l'Amirauté, en donnant l'ordre de dispersion, n'a-t-elle pas enfreint la règle qui voulait que la décision appartienne au commandement à la mer, sur base de tous les renseignements transmis par les services de terre ? Fascinée par la menace du « Tirpitz », l'Amirauté avait sous-estimé le danger aérien. Mais, à moins de faire demi-tour, le PQ-17 avait-il la moindre chance d'échapper à son destin ?

A l'analyse, il semble que non. Avec l'action combinée de leur flotte, de leurs sous-marins et de leur aviation, les Allemands étaient en mesure, pendant les interminables journées d'été, d'interdire la route de l'Arctique. Le désastre du PQ-17 confirmait l'opinion de l'amiral Dudley Pound : quelles que fussent les considérations politiques, il fallait interrompre les convois jusqu'en Septembre. Cette fois, il fut suivi, bien qu'à contre-cœur, par Churchill.

Le comble de l'odieux dans cette affaire fut l'attitude de Staline, qui déclara que lorsqu'on affirmait lui avoir envoyé trente-six bateaux, on lui racontait des histoires. En vérité, il ne devait pas y en avoir plus d'une quinzaine !

La bataille du PQ-17 fut le dernier grand succès naval des Allemands. Au mois de septembre, le PQ-18, malgré une escorte formidable comportant un porte-avion, perdit encore douze navires sur les trente-neuf qu'il comprenait. Les convois suivants arrivèrent intacts.

goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende
tel. 80 28 01

BOELWERF

N.V.

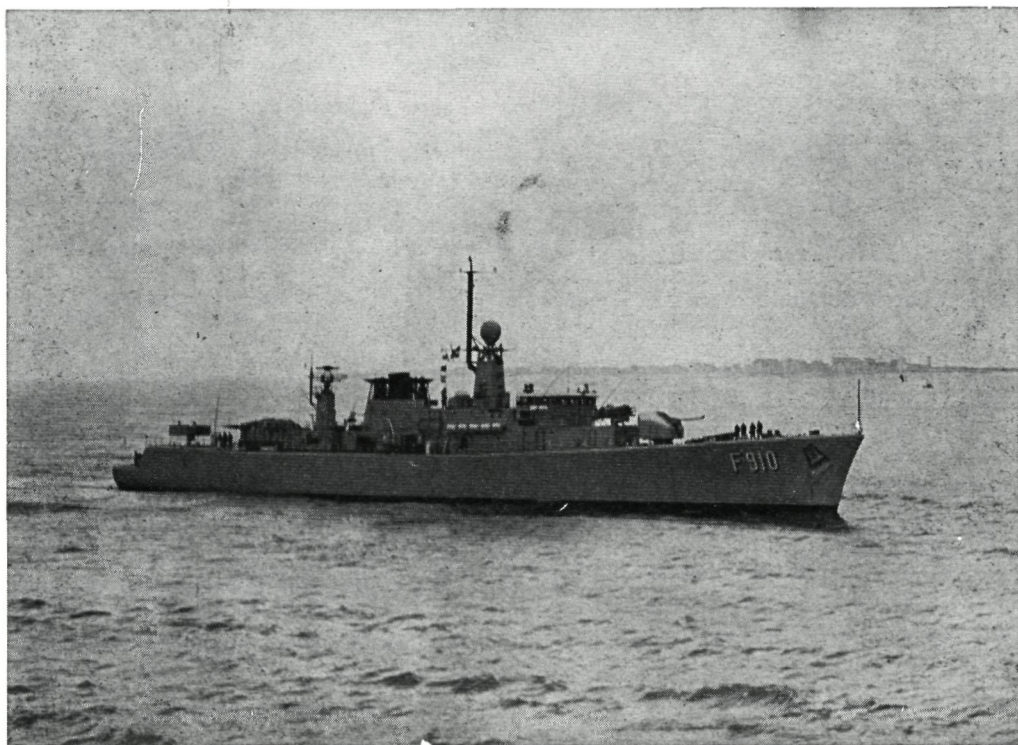
TEMSE

S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 150.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 150.000 TONNES DW.**

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

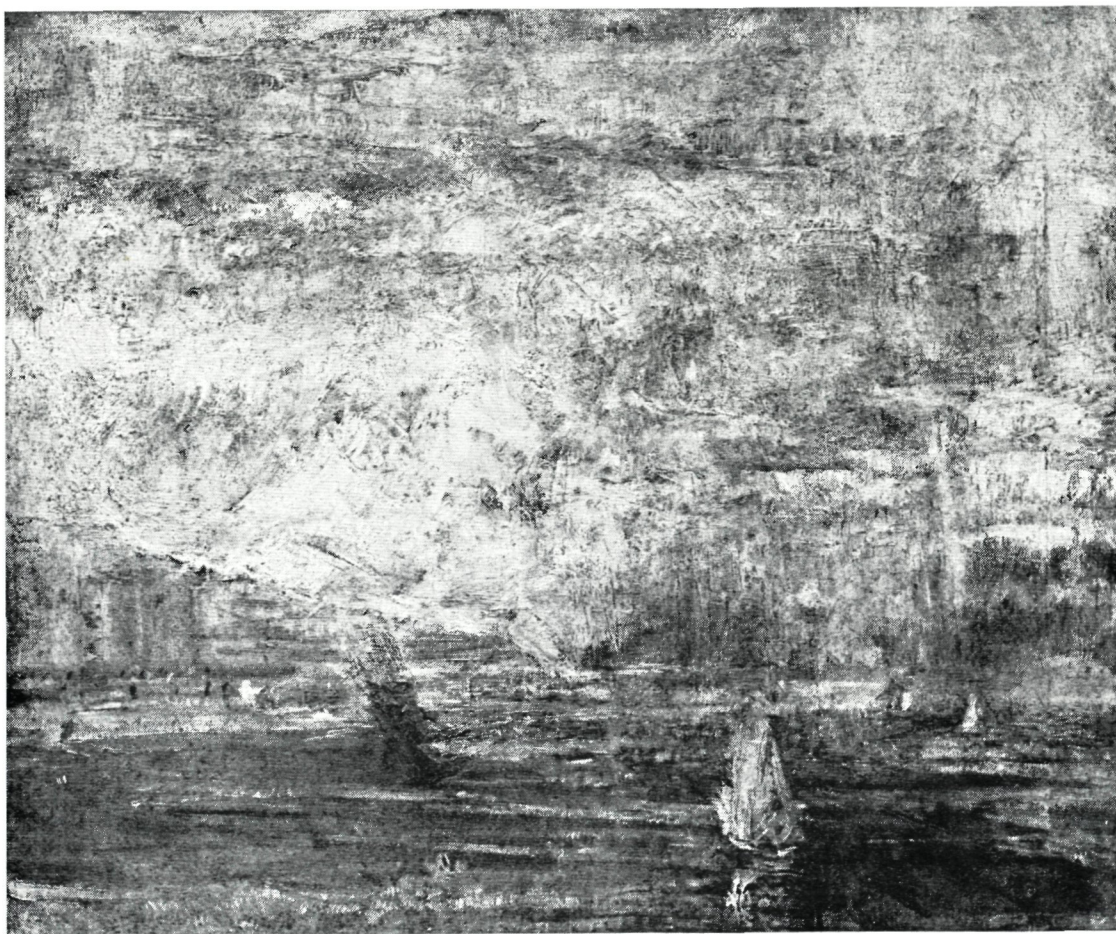
Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».

De zee en de kunst

James Ensor

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis
Conservator Stedelijke Musea Oostende

Na de storm
Oostende, Museum voor Schone Kunsten



In de vele afleveringen van « De zee en de kunst » schouwden we het puik van de 18de en 19de eeuwse Belgische marineschilders. We zagen dat er een logische stijlevolutie liep vanuit de neoklassieke stijl van TENCY & SOLVIJNS, via de romantiek van DE BAST, LEHON, VERBOECKHOVEN, SCHAEF, LINNIG & F. MUSIN, het realisme van A. MUSIN, naar het pre-impressionisme van de rijpere CLAYS en het impressionisme van ARTAN. Deze lijn kan nog verder doorgetrokken worden en dan komen we automatisch terecht bij de marines van kunstschilders als James ENSOR en Guillaume VOGELS.

James ENSOR was, net als zijn eerder behandelde stads- & tijdgenoot Jan DE CLERCK, geen exclusieve marineschilder. Hij heeft het genre slechts occasioneel beoefend maar het totaal nieuwe perspectieven meegegeven.

Daarom is het passend de figuur van James ENSOR, over wie jaarlijks hele stromen publicaties verschijnen, op te nemen in onze galerij van Belgische marinisten. We gaan ons hier echter wel beperken tot de louter maritieme aspecten van zijn kunst.



Ensor op het strand (foto Daveluy)
Oostende, Museum voor Schone Kunsten - Archief ENSOR.

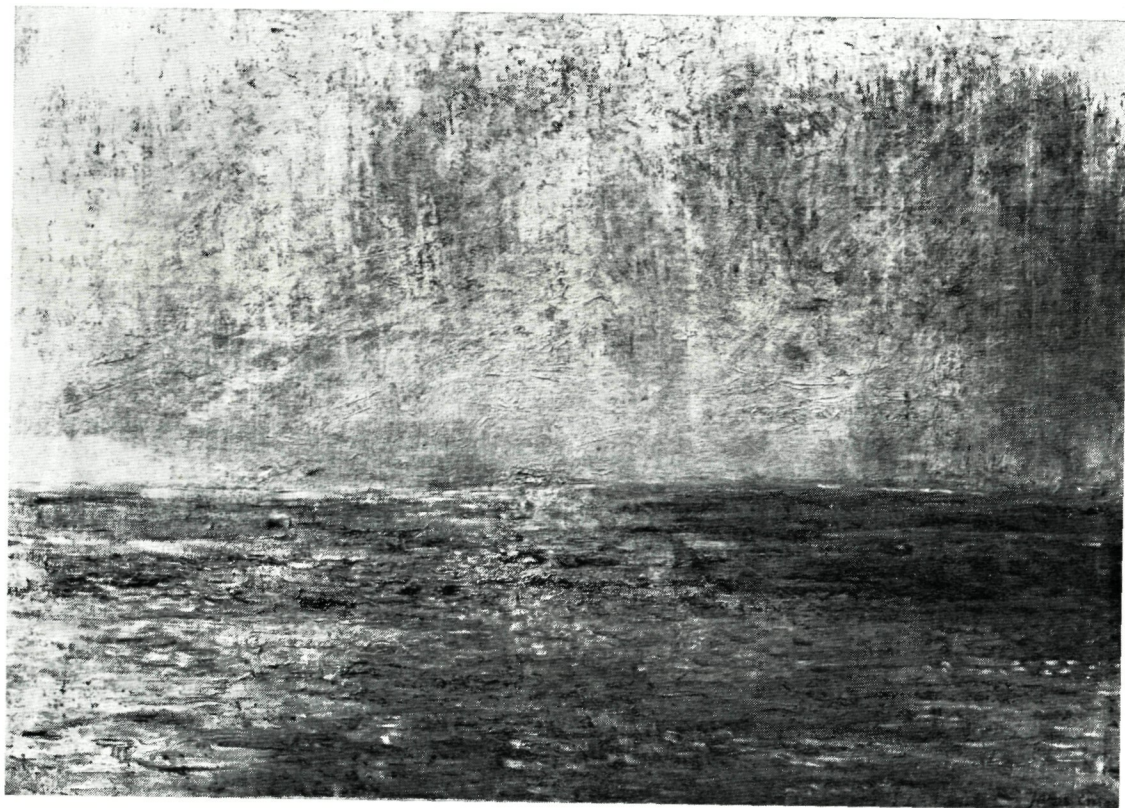


Christus bedaart de storm.
Oostende, Museum voor Schone Kunsten.





Grote marine.
Oostende, Museum voor Schone Kunsten.



James ENSOR werd op 13 april 1860 in het nog kleine vissersstadje Oostende geboden van een Engels-Brusselse vader en een Oostendse moeder. (1)

Naar eigen zeggen kreeg hij op dertienjarige leeftijd de smaak van het kunstschilderen te pakken. Aanvankelijk werd hij daarbij opgevangen door Edouard DUBAR en Michel Van CUYCK, twee ondergewaardeerde kunstschilders, van wie ENSOR zélf trouwens al niet veel moest weten. Hij ging dan ook al gauw op eigen houtje werken: aftekenen van prenten, schetsen naar de natuur. Voor dit laatste zocht en vond hij inspiratie in het omliggende van zijn geboortestad: de duinen met de forten Wellington en Napoleon, het strand, de bootjes, de vissers... In deze realistische werkjes nam de zee al een belangrijke plaats in.



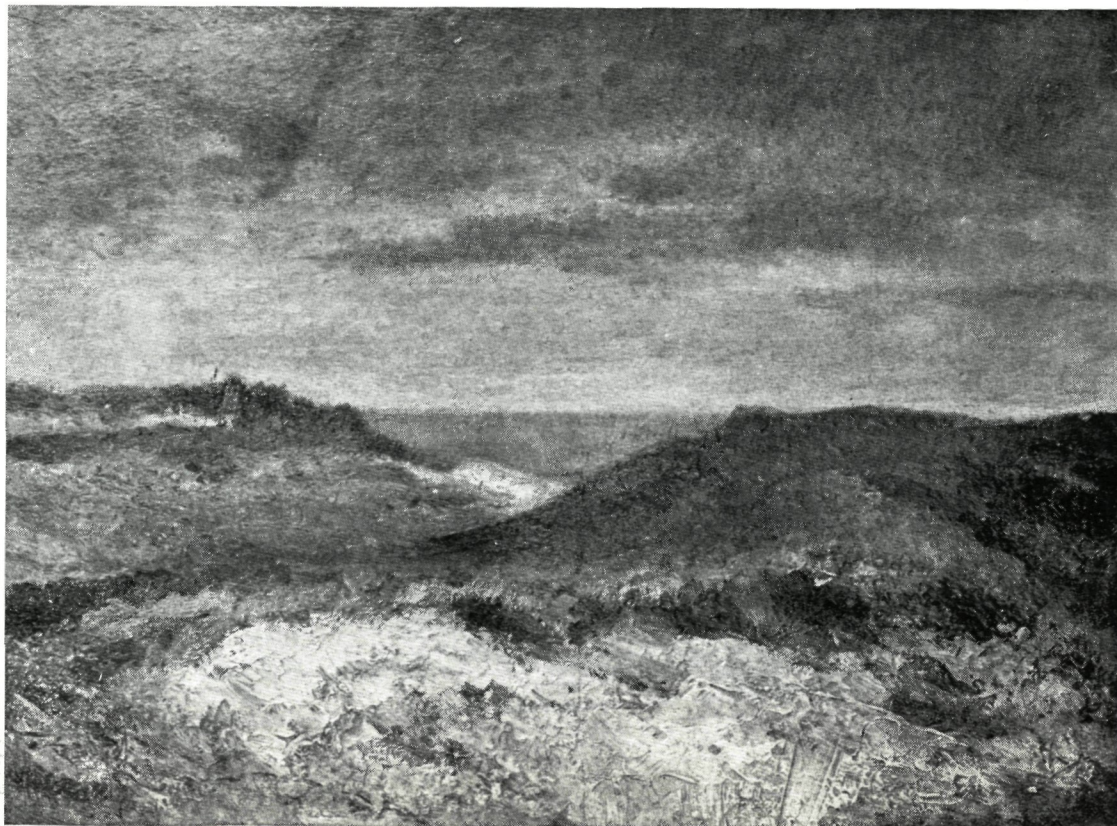
Zijn jaren aan de Brusselse Academie 1877-1880, die in de optiek van het professorenkorps allesbehalve schitterend kunnen genoemd worden, waren van enorm belang op de verdere ontwikkeling van de kunstenaar. Zijn contacten met artisten als Théo HANNON, Willy FINCH, Xavier MELLERY, Ferdinand KHNOPFF en met andere vooruitstrevende geesten uit het intellectuele Brussel, stuurden hem in de richting van het impressionisme, ver verwijderd van de geldende academische normen.

(1) Zie Belgische Kwartieren J. ENSOR als bijlage aan dit artikel.

Duinenlandschap.
Oostende, Museum voor Schone Kunsten.



Ensor op het strand.
Oostende, Museum voor Schone Kunsten - Archief Ensor.



Eén van ENSOR's eerste werken na zijn definitieve terugkeer te Oostende in 1880, was « Na de storm », een marine vol subtiel-delicate licht- & kleurschakeringen, duidelijk brekend met elk academisme.

Soortgelijke kwaliteiten treffen we aan in de « Grijze zee » uit het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen en in de zogenaamde « Grote marine », feitelijk een zonsondergang op zee, uit het Museum voor Schone Kunsten te Oostende (1885).



Van een heel andere inhoudelijke orde is de « Christus bedaart de storm » uit het Museum voor Schone Kunsten te Oostende, gebaseerd op het gekende bijbelverhaal uit Mattheüs 14, 22-36, dat zich afspeelt op het Meer van Gennezareth. Het schilderij dateert uit 1891 en geldt als een der meesterwerken der symbolistische kunst. We staan hier inderdaad niet meer voor een louter marinstuk. Hier is de idee die in het werk steekt primordiaal en de hele voorstelling draagt er toe bij die idee kracht te geven.

Water en lucht versmelten hier tot één turbulente kleur- en lichtstroom rondom de Christusfiguur, die

Visserspaar op het strand.
Oostende, Museum voor Schone Kunsten.

als een rotsvaste vuurbaken op het bootje staat; als het licht der wereld, als heerser over de elementen.

In 1886 al had ENSOR hetzelfde thema behandeld in een ets (T.5), in een meer conventionele stijl echter.

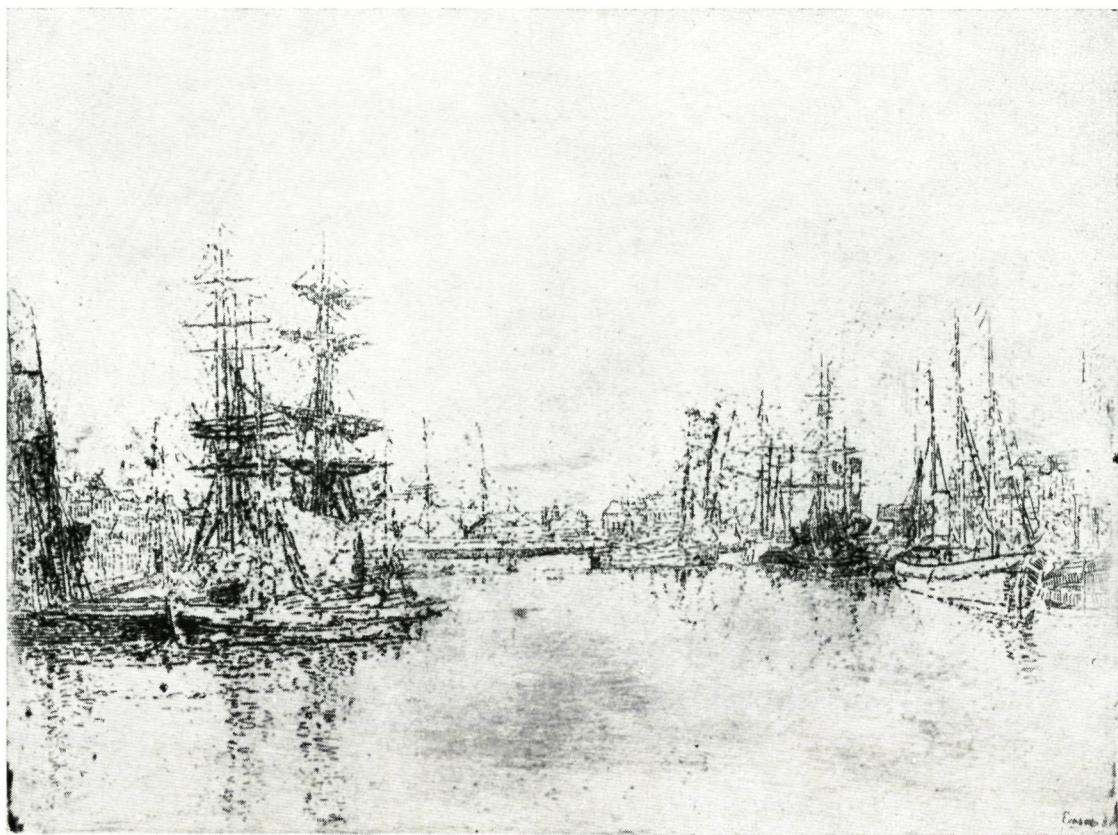
Dat brengt ons dan meteen bij ENSOR als grafieker. Ook in zijn rijke grafische oeuvre kwam naast andere thematiek, die we hier niet behandelen, de zee, de haven en de schepen meerdere keren naar voren: etsen als « Sloepen » (T. 39; 1888), « Oostende vanuit het oosten gezien » (T. 40; 1888), « Sloepen » (T. 44; 1888), « Eerste handelsdok te Oostende » (T. 45; 1888), « Gestrande schuiten » (T. 49; 1888), « Stoomboten » (T. 64; 1888), « Schuitjes » (T. 89; 1894) en « Baden te Oostende » (1899) behoren tot ENSOR's bekendste grafische verwezenlijkingen.

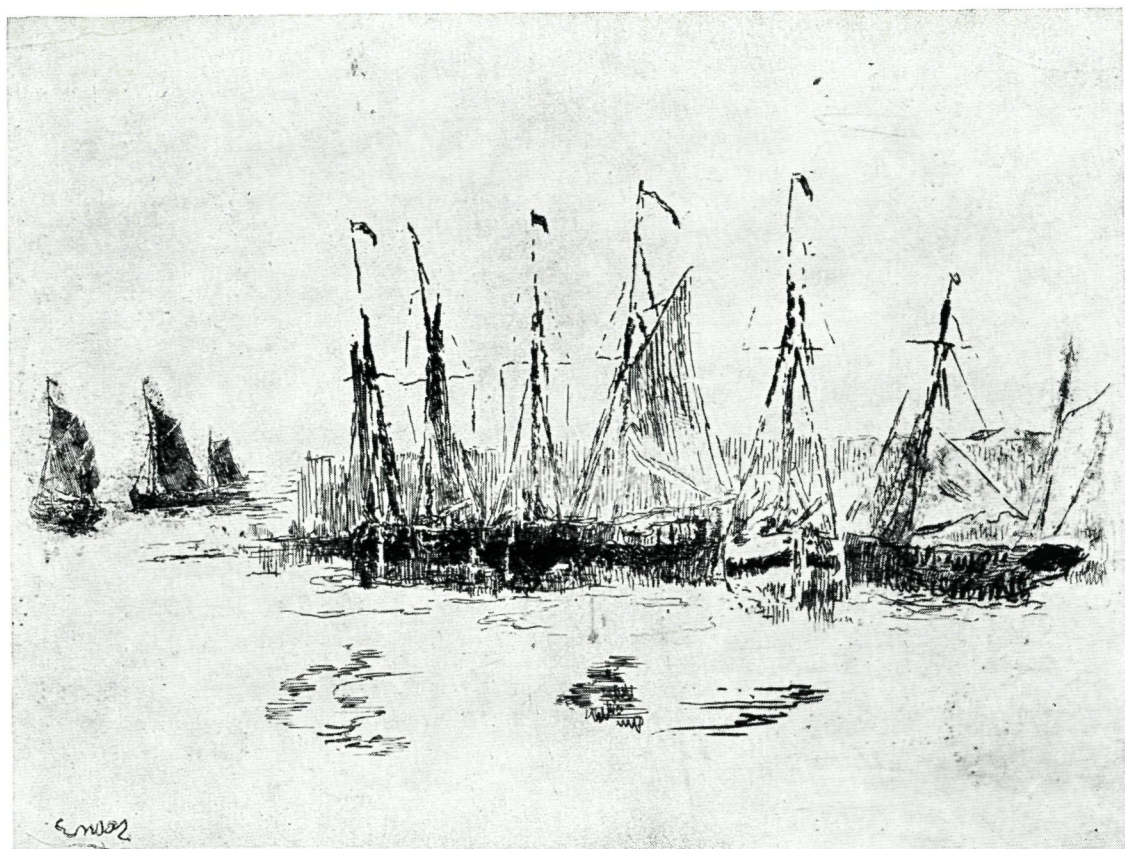
De ets met het gezicht op het Handelsdok zou ENSOR in 1890 als olieverfschilderij hernemen. Ook de ets « Sloepen » bestaat, licht gewijzigd, in een olieverf-versie (1890). Beide schilderijen worden bewaard in het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen.





EERSTE HANDELSDOK TE OOSTENDE (ets)
Oostende, Museum voor Schone Kunsten.





DE SLOEPEN (ets)
Oostende, Museum voor Schone Kunsten.

Maar ook andere facetten van de zee boeiden ENSOR: Vissen en schelpen interesseerden hem omwille van hun kleuren en vormen, hun texturen. Hij sublimeerde ze in tal van schitterende stillevenen, waarvan «De Rog» verreweg de meeste bekendheid geniet.

Zeelui vereeuwigde hij in schetsen en in meesterwerken als «De veerman» (1883) of «De gendarmen» waarin hij zijn bittere visie op de Vissersopstand van augustus 1887 uitte.

Ensor had het geluk een lang leven te kennen (†1949) en lucied te blijven. Met uitzondering van enkele merkwaardige heropflakkingen kunnen we stellen dat rond 1900 zijn picturaal genie stilaan

uitdoofde. Ook toen waren al zijn belangrijke marines reeds geschilderd. In zijn totaal oeuvre nemen ze maar een klein percentage in. Stuk voor stuk echter getuigen ze van een geniale visie.

Het werk van ENSOR leert u het beste kennen in het Kon. Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen, alwaar vele belangrijke schilderijen en honderden tekeningen van hem worden bewaard, alsook in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende en het woonhuis van de kunstenaar in de Vlaanderenstraat 27, nu als museum opengesteld.

Binnen enkele jaren opent het Museum voor Moderne Kunst te Brussel, een museum dat ook een must zal zijn op het gebied van de Ensorkunst.



Belgische Kwartieren van James Ensor

Samenstelling :

E. Van Haverbeke

Franciscus HAEGHEMAN ° Zottegem, ca 1738 †	Aldegonde SOETE ° Brugge (O.L.V. 3° W.) 19 augustus 1732 †	Anthonius DELATTRE ° Wiquillier (Fr.) 15 oktober 1728 † Oostende 10 augustus 1787	Anna, Maria ROBERT ° †	Cornelius HAUWAERT Tuinier ° St.-Lambrechts-Woluwe 13 september 1725 †	Maria CAMMAERT ° †	Pierre DEVOS Slotenmaker ° †	Therese, Jeanne DESMET ° †
x Brugge (St.-Anna) 14 januari 1766		x Oostende, 1771		Etterbeek, 21 augustus 1755		Oostende, 20 april 1766	
Louis, François HAEGHEMAN ° Brugge (St.-Anna) 15 december 1766 † Oostende, 11 maart 1832		Anna, Catharina DELATTRE ° Oostende, 16 oktober 1768 † Oostende, 21 april 1854		Guillaume HAUWAERT Timmerman ° Etterbeek, 22 oktober 1758 † Oostende, 8 juni 1841		Catharina, Josephine DEVOS ° Oostende, 20 december 1777 † Oostende, 24 januari 1844	
x Oostende, 29 januari 1796				x Oostende, 10e florial van het jaar 7			
Jean,Louis HAEGHEMAN (winkelier, metser) ° Oostende, 20 januari 1806 † Oostende, 7 juni 1875				Marie, Antoinette, Henriette HAUWAERT (kantverkoopster) ° Oostende, 23 juli 1807 † Oostende, 20 februari 1887			
x Oostende, 29 februari 1832							
Marie, Catherine, Louise HAEGHEMAN ° Oostende, 24 april 1835 † Oostende, 8 maart 1915 (gehuwd te Oostende 4 mei 1859 met James, Frederic ENSOR, Ingenieur van Bruggen en Wegen)							
James, Sidney, Edouard ENSOR ° Oostende, 13 april 1860 † Oostende, 19 november 1949							

ALGERINE

door P. Van Schoonbeek KTZ (o.r.)

In de meeste Marines zijn de scheepsnamen erfelijk, of anders gezegd, wanneer een schip uit dienst wordt genomen, wordt de naam weerhouden en later aan een nieuw vaartuig gegeven. In 1942 bouwde de Royal Navy een vlootmijnenveger bij name H.M.S. Algerine, de eerste van een reeks. Vele anderen zouden volgen en om het eenvoudig te maken stond deze klas dan ook bekend als de «Algerines».

Tussen de jaren 1949 en 1953 werden een zestal van deze schepen door België van de Britten afgekocht. Ze waren toen de trots van onze Zee-macht en velen onder U zullen de namen Gerlache, Lecointe, Van Haverbeke, De Moor, De Brouwer en Dufour met heimwee herinneren. Het ligt niet in mijn bedoeling de geschiedenis te schetsen van deze 6 schepen (dit is wel een extra artikel waard) maar wel de oorsprong van de naam «Algerine» te achterhalen.

Volgens een Engels woordenboek betekent de naam: «a navite pirate of Algeria or Algiers.»

De Engelse historicus H.S. Lecky beschrijft in zijn boek «ships of the Royal Navy» de details van de Britse schepen tot 1900. Volgens hem moeten er vóór 1900 zes schepen geweest zijn, die de naam «Algerine» gedragen hebben. Volgens de beweringen van de «Naval Historical Library» zou H.S. Lecky echter de twee eerste schepen verward hebben. En verder loopt het weer fout, want Lecky's vijfde schip, te Belfast gebouwd in 1880, wordt niet vermeld in de officiële annalen. (zie tabel)

Dit maakt de origine van de zaak wel een weinig duister, maar hoe het ook moge wezen, neem ik aan dat de eerste H.M.S. Algerine een kotter was, gebouwd te Upnor in 1811 en bewapend met 10 vuurmonden. In vlootverband met de «Brevdrageren» leverde zij slag met 3 Deense brikken voor de Noorse kust op 31 juli 1811. Het smaldeel kon aan de overmacht ontsnappen met 2 doden en 3 gewonden. Op 20 mei 1813 ging zij verloren op de banken van de Bahamas.

Dit alles gebeurde gedurende de Napoleontische oorlogen en in 1808 werd de Franse kotter «Pierre Czar» door de Britten buitgemaakt. Dit vaartuig uitgerust met 14 stukken liep eerst te boek als H.M.S. Tigress en later als H.M.S. Algerine. Zij werd in 1818 verkocht.



In 1818 bestelde de «Admiralty» een schoenerbark (brig sloop) met een waterverplaatsing van 231 ton, een bemanning van 75 koppen en een bewapening van 10 vuurmonden. Het schip erfde de vrijgekomen naam en liep van stapel te Depthford in 1823. Op 9 januari 1826 verging het met man en muis gedurende een storm in de Middellandse Zee. De vierde «Algerine» was een zusterschip van haar voorganger, zij werd gelanceerd te Chatham





SCHOONERBARK

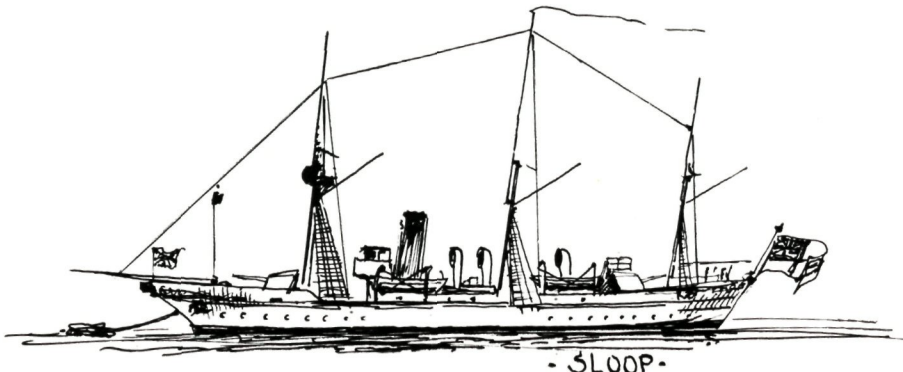
in 1829 en zou een merkwaardige loopbaan kennen. In 1830 liep het fregat H.M.S. Thetis te pletter op de klippen van Kaap Frio in Zuid Amerika en zink met 800.000 dollar aan boord. H.M.S. Algerine werd ter plaatse gezonden met de opdracht de schat te redden. Haar kommandant, Commander J.F. de Roos, liet zijn schip ontmasten en bouwde met het tuigage een laadboom van 160 voet lang en juist boven het wrak in de klippen verankerd. De watertanks werden uit het schip verwijderd en tot duikersklokken omgebouwd en door middel van de laadboom op het wrak neergelaten. Alzo werden 747.909 dollar geborgen. H.M.S. Algerine werd terug opgetuigd en kon na dit prachtig stukje zeemannschap haar post hervatten. In 1839 vinden wij haar terug in India waar ze in verband met H.M.S. Wellesley de stad Karachi veroverde. In juni 1840 maakte zij deel uit van een eskader van 6 oorlogsbodems, 2 Oost Indiavaarders en 26 transportschepen met 3000 troepen aan boord.

Een blokkade van de Cantonrivier werd belegd als strafmaatregel tegen de Chinezen, die de Britse vlag hadden beledigd en het aangedurfd hadden het monopolie van de Engelse opiumtraffiek te dwarsbomen. Op 5 juli legde deze vloot het zwijgen op aan de forten van Chusan, zink een aantal jonken en nam de stad in. Onze 4e «Algerine» had de gelegenheid de forten van Chapoo plat te leggen. In 1841 maakte zij deel uit van een verband dat Canton belegerde. Na een hardnekkige strijd capituleerde de stad op 27 mei. De voorwaarden van het capitulatieakkoord werden echter op-

gesteld door een onervaren consul die door de overheden als : « of an unsatisfactory nature » beschouwd werden. Of anders gezegd, de Britten hadden zich laten belazeren ondanks een bloedige strijd en een militaire overwinning. Dit mocht men maar niet zo ongedaan laten en op 20 augustus 1841 werd een expeditie op touw gezet tegen Amoy. Een squadron van 14 oorlogsschepen, waaronder H.M.S. Algerine, en een aantal transportschepen met 3000 soldaten aan boord, bombardeerde en bezette achtereenvolgens Amoy, Tinghae, Chinhae, Ningpo, Chapoo en Woosung. Daarna werd in juli 1842 de Yang-tse-Kiang opgevaren. De stad Chiangkiang werd verdedigd door Tartaren, die weigerden te capituleren en allen zelfmoord pleegden na hun vrouwen en kinderen omgebracht te hebben. Voorbereidingen werden getroffen om Nanking aan te vallen maar de Chinezen vroegen een wapenstilstand aan. Deze werd toegestaan tegen een prijs van 21 miljoen dollar en de afstand van Hong-Kong. Dit kondigde het einde aan van de eerste Chinese oorlog, die had gewoed van 1840 tot 1842 en H.M.S. Algerine werd verkocht.

De vijfde uitvoering werd in 1857 te Northfleet te water gelaten. Over haar zeiltuig heb ik geen bijzonderheden kunnen vinden maar deze 126 voet lange kanonneerboot verplaatste 299 ton, was uitgerust met een stoommachine van 80 P.K., voerde 3 kanonnen en 36 man.

Zodra in dienst werd ze naar het Oosten gezonden en nam deel aan de tweede Chinese oorlog. Met H.M.S. Magicienne vernietigde ze de stad Coulan. Coulan was een piratennest verschanst achter een bolwerk met 14 vuurmonden en bezat verder een groot aantal bewapende roeiboten en jonken. Zoals gebruikelijk werd alles volledig verwoest. Later maakte zij deel uit van een eskader van 11 schepen. Deze vloot opereerde met 20.000 Britse en Franse troepen en bracht de forten van Taku ten val. Lieutenant William Arthur, de toenmalige kommandant van de 5e «Algerine» onderscheidde zich zodanig gedurende deze actie dat de naam Port Arthur aan een Mantsjoerijse haven werd gegeven. Tot en met 1872, en onder het bevel van verschillende Officiëren, bestond haar opdracht in het bestrijden van piraten, het systematisch bombarderen van steden en het zinken van jonken, kortom het in vuur en vlam zetten van alles wat Chinees was. Uiteindelijk werd zij in 1872 uit dienst genomen en te Hong-Kong voor 1258 pond verkocht.

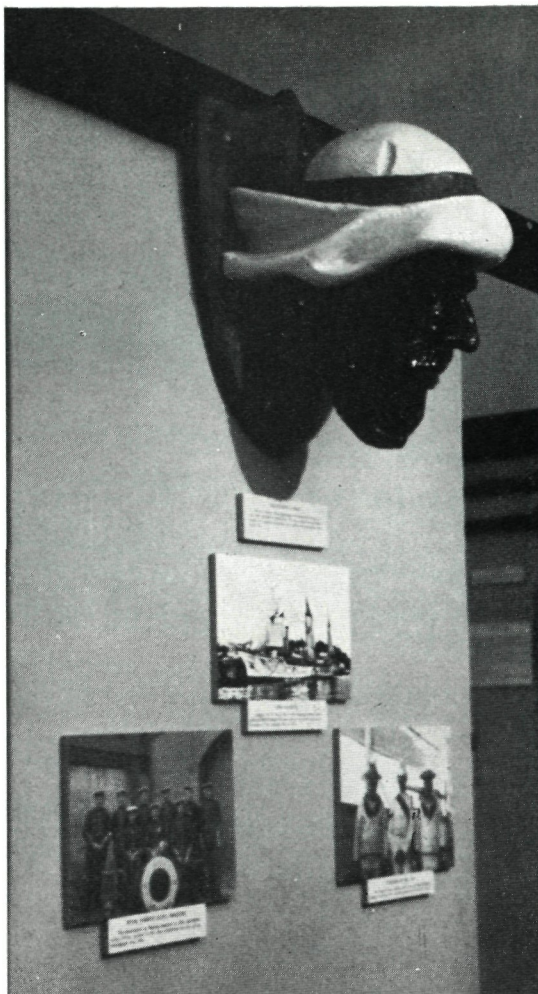


- SLOOP -

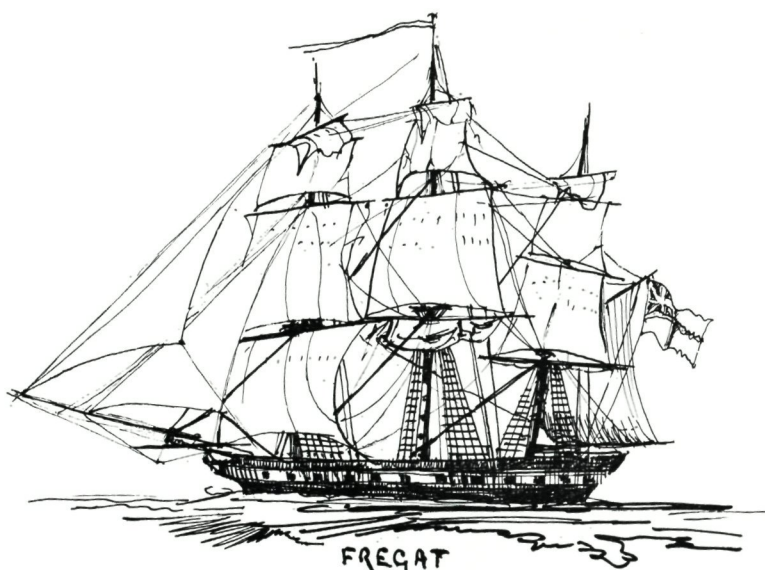
Haar opvolger (5 bis in de reeks, maar onbekend in de annalen) werd in 1880 te Belfast gebouwd. Zij verplaatste 774 ton, voorzien van een machine van 750 P.K. kon zij 10 knopen lopen en was bewapend met 3 kanonnen. Het is niet bekend welk soort zeiltuig gevoerd werd. Acht jaar na haar in dienst stelling werd zij voor het eerst in de annalen vermeld. In 1888 vervoegde zij een internationaal squadron bestaande uit Duitse en Britse schepen. Dit smaldeel legde de blokkade op van de kusten van Zanzibar teneinde de slavenhandel in de Rode Zee te bekampen. Haar loopbaan was tamelijk kort want in 1892 werd zij reeds verkocht.

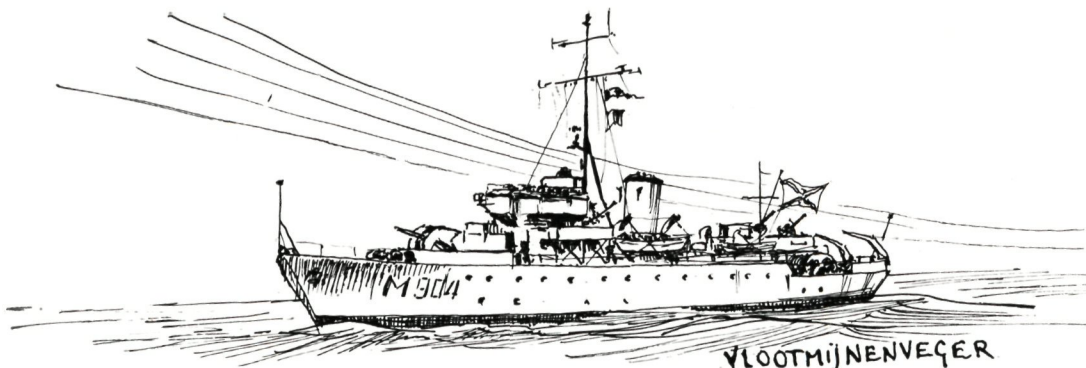
Nu komen wij tot de laatste naamgenoot van de 19e eeuw. Nog altijd in de overgangperiode van zeil naar stoom was zij getuigd met 3 langsscheepse zeilen, een machine van 1400 P.K. en 2 schroeven wat haar een snelheid gaf van 13 knopen. Zij verplaatste 1050 ton en had een lengte van 157 voet. Haar bewapening bestond uit 6 vierduimers. Haar type stond bekend onder de naam «sloop». Zoals haar voorgangers werd onverwijld naar China gezonden en nam driftig deel aan de 3e Chinese oorlog, ook wel de Boxer revolutie genoemd.

Op 17 juni 1900 zien wij haar ingedeeld in een internationaal verband onder de voogdij van het Russische schip «Bobr». De forten van Taku werden nogmaals eens flink onder vuur genomen. Dit was allemaal een weinig teveel voor de belegerden, die na enkele uren de strijd opgaven. Later werden enkele vierduimers van H.M.S. Algerine aan wal gebracht en als veldartillerie gebruikt, dit resulteerde in de val van Tienstin. In februari 1905 werd zij te koop aangeboden te Hong-Kong, maar dit kwam niet van de grond. In 1908 werd zij terug gecommisionneerd en overgeplaatst naar de westkust van Canada en gebezigd in de «Bearing Sealing Patrol», een soort visserijwacht. In het begin van deze eeuw bezat Canada nog geen marine. H.M.S. Algerine nam deel aan de opbouw van de R.C.N. In 1915 werd zij aan Canada afgestaan en geschrapt in 1919.



Boegbeeld H.M.S. Algerine (6)





Het zou 23 jaren duren vooraleer de naam terug in gebruik zou komen.

Op 23 maart 1942 ging de vlootmijnenveger H.M.S. Algerine van stapel bij Harland and Wolff te Belfast. De details van deze klas liggen nog te fris in ons geheugen om zij hier te vermelden.

Eerst opereerde zij met de « Homefleet » in Britse

wateren en werd in oktober 1942 naar de Middellandse Zee gezonden om deel te nemen aan de invasie van Noord Afrika, operatie « Torch » genoemd.

Op 15 november gedurende een OZB patrouille werd zij door de Italiaanse onderzeeboot « Aschianchi » getorpedeerd. Hierbij verloren 84 opvarenden het leven waaronder alle 9 officieren.

Volgens de « Naval Historical Library »			Volgens H.S. Lecky		
	Bouwplaats	Bouwjaar		Bouwplaats	Bouwjaar
1	Upnor	1811		Onbekend	
2	Frankrijk (ex Pierre Czar)	1814	1	Frankrijk (ex Pierre Czar)	?
3	Depthford	1824	2	Depthford	1823
4	Chatham	1829	3	Chatham	1829
5	Northfleet	1857	4	Northfleet	1857
6	Onbekend	—	5	Belfast	1880
7	Devonport	1895	6	Devonport	1895
	Belfast	1942	—	—	—

Voetnoot

1. Met opzet heb ik de meeste namen van de kommandanten weggelaten teneinde het artikel niet te overbelasten. Volgens de historische gegevens kon ik uitmaken dat reeds destijds de kommandanten om de haverklap gemuteerd werden.

2. Toen ik in sept. '81 een bezoek bracht aan het « Maritime Museum » van Victoria B.C. (Canada) merkte ik een boegbeeld op. Het stelde het hoofd van een arabier voor en bleek het boegbeeld van H.M.S. Algerine (6) te zijn. Merkwaardig ook dat Capt. J. Heald U.S.N. (rtd) voormalig hoofd van de M.A.A.G. (Navy) te Brussel, en nu in Canada woont, lid van de bestuursraad van deze instelling is. Het bezoek aan dit museum heeft mij dan ook aangespoord dit artikel te schrijven.

3. Voor de politieke achtergrond van de Chinese oorlogen verwijs ik naar de roman « Imperial Woman » van Pearl Buck, uitgever John Day 1956 of naar de Franse vertaling « Impératrice de Chine », uitgever Livre de Poche.

4. Mijn dank gaat uit naar de « Naval Historical Library » voor het « research » materiaal en naar KTZ o.r. J.C. Liénart voor de tekeningen.

Oorlog in de ruimte:

Feiten of verdichtsels?

Dit, naar onze mening, zeer interessant artikel werd geschreven door AIR VICE-MARSHAL STEWART MENAUL en verscheen in «PROTECT AND SURVIVE MONTHLY - LONDON - ENGLAND».

Air Vice-Marshal Stewart Menaul diende gedurende gans de Tweede Wereldoorlog in de «RAF BOMBER COMMAND». Later was hij verantwoordelijk in de Britse Luchtmacht voor het gedeelte nucleaire wapens. In 1954 werd hij bijzonder afgevaardigde van Engeland op het NEVADA nucleair testterrein en bij zijn terugkeer werd hij belast met de planning van de Engelse atoomtesten in Australië en op Christmas Island. Na zijn opruststelling in 1968 werd hij Directeur van het «Royal United Services

Institute for Defence Studies». Hij is de auteur van het zeer merkwaardig werk: «Countdown - Britain's Strategic Nuclear Forces 1980».

Het werd vertaald en bewerkt door KORVETKAPITEIN VAN DEN DRIESSE, Directeur der Studies van het Centrum voor Marinevorming.

Toelating voor deze publicatie werd verleend op 25 jan. 1982 door ALASTAIR WATTS-PUBLISHER mits vermelding:

«REPRODUCED FROM PROTECT AND SURVIVE MONTHLY, LONDON, ENGLAND, AUGUST, 1981 - FLEETSTREET 80 LONDON EC4Y-1EL». Red.

Kort nadat president REAGAN zich samen met zijn administratie in het Witte Huis ingekwartierd had gedurende de maand januari 1981 werd een omvangrijk verslag opgemaakt door het Ministerie van Landsverdediging over «stralenbundelwapens» en in het bijzonder over «laserwapens», die kunnen geplaatst worden aan boord van satellieten in de ruimte. Laser staat voor: «Light amplification by stimulated emission of radiation»; m.a.w. versterker voor monochromatische elektro-magnetische straling.

Dit verslag werd voor goedkeuring aan het CONGRES overgemaakt. Door het feit dat men met enige zekerheid wist dat de Sovjetunie grote kapitalen investeerde in opzoekingen naar en ontwikkeling van laser- en «stralenbundelwapens» formuleerde men in het verslag: «Het ontwikkelen van ruimtegevechtsstations bewapend met «laserwapens» kan de actueel bestaande wapenarsenalen van strategische kernwapens zeer kwetsbaar maken. Een gering aantal chemische «lasers», met een optische opening van 4 meter diameter en een kracht van 5 megawatt zijn in staat een zeer groot aantal vliegtuigen en ballistische projectielen uit te schakelen».

Het aspect van de strategische verdediging werd tijdens het CARTERbewind erg verwaarloosd. De defensieraadgivers van het nieuw bewind in de V.S. nemen een meer realistisch en een meer professioneel standpunt in i.v.m. toekomstige ontwikkelingen van wapensystemen en vooral i.v.m. de mogelijkheden van ruimtegevechtsstations. Het verslag liet in het bijzonder uitschijnen dat «laserwapens» in ruimtegevechtsstations geplaatst het machtsverwicht in de wereld gevoelig zou kunnen wijzigen.

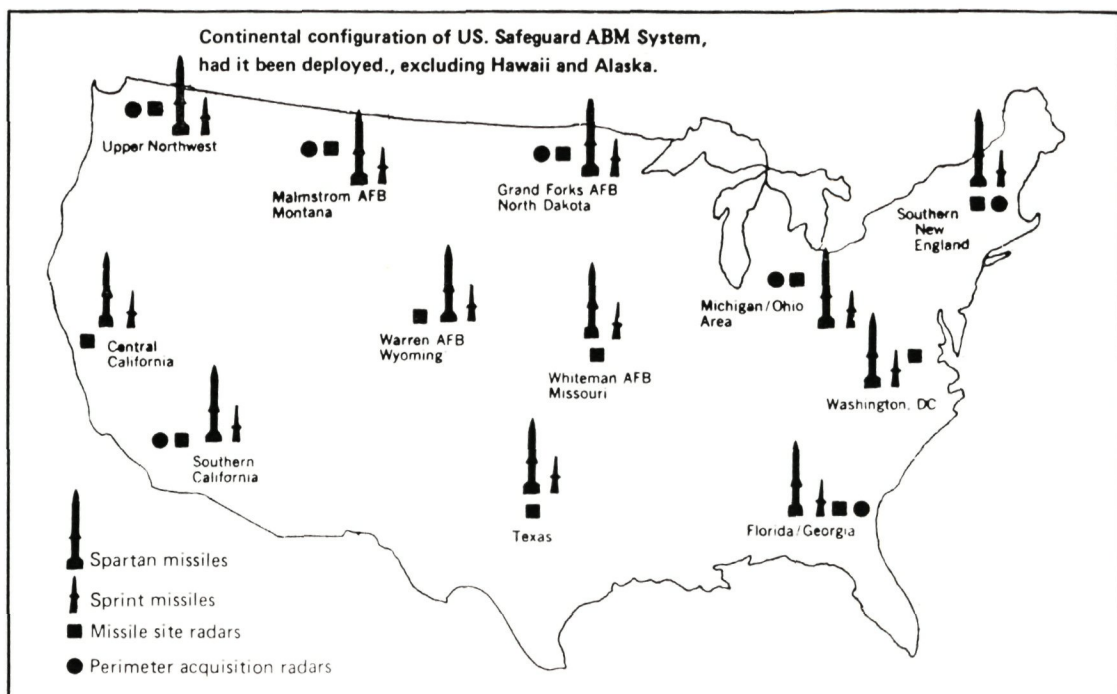
DE SOVJETS HEBBEN VOORSPRONG OP GEBIED VAN MAN-UREN IN DE RUIMTE

Het uitzonderlijk succes van het ruimteveer COLUMBIA heeft een nieuw tijdperk ingeluid inzake ruimtevaart en ruimteexploitatie, zowel voor vreedzame als voor oorlogsdoeleinden. Toen de COLUMBIA haar eerste vlucht ondernam was het meer

dan vijf jaar geleden dat de Verenigde Staten nog een bemand tuig in de ruimte gestuurd hadden. De Sovjets daarentegen hebben gedurende gans deze periode vluchten ondernomen in de ruimte met hun SOYUS/SALYUT ruimtetuigen. Alleen reeds in 1980 heeft de SOVJETUNIE, naast een groot aantal bindings-, weerkundige-, verkenings- en spionagesatellieten, zes bemande tuigen de ruimte ingezonden. Onder deze bemande ruimtevluchten was er één met een opdracht van 185 dagen, de langste in de geschiedenis van de ruimtevaart. Het Sovjet ruimtevaartprogramma heeft tot nu toe het dubbel aantal man-werkuren toebedeeld gekregen in vergelijking met het Amerikaanse.

Hetgeen verwezenlijkt werd met het ruimteveerproject is een belangrijke stap tot het vestigen van permanente ruimtestations met een brede waaier van mogelijkheden. Hier denkt men vooral aan het ontplooiën van defensieve wapensystemen waaronder hoge energiedragende «lasers», geladen en neutraal geladen «stralenbundels». Tot op heden is er nog geen positieve aanwijzing, geen zekerheid, omtrent de aard van de proefnemingen die de SOVJETS uitgevoerd hebben in hun SALYUT 6 ruimtestation gedurende de voorbije twee jaar. Men weet ook niet juist welk materieel overgebracht werd door de ruimtetuigen die gedurende de periode 1980-1981 zes geslaagde koppelingen uitgevoerd hebben met het ruimtestation.

Het nieuwe ruimtetuig SOYUS-T, dat drie kosmonauten kan vervoeren zal het SALYUT 6-programma gunstig beïnvloeden en in nog grotere mate het allernieuwste SALYUT 7-programma. Na de terugkeer van de kosmonauten SAVINYKH en KOVALENOK in hun SOYUS-ruimtetuig na een verblijf van 75 dagen in de SALYUT 6, verklaarden de SOVJETS dat ze tijdelijk zouden stoppen met het afvuren van bemande ruimtetuigen ten einde een gedetailleerde analyse te maken van de tot op heden uitgevoerde ruimteopdrachten. Er is weliswaar enige twijfel omtrent het SOVJET ruimtevaartprogramma. Men is niet zeker of ze actueel ver buiten het SALYUT 6-programma kunnen gaan.



Nochtans hebben ze het WESTEN destijds verbluft met hun eerste bemand ruimtetuig en met hun eerste anti-satelliet raket. Het zou ons niet moeten verbazen wanneer ze opeens te voorschijn komen met een defensief wapensysteem geplaatst aan boord van satellieten, dat evengoed hoogvliegende vliegtuigen als ballistische tuigen kan uitschakelen.

HET TIJDPERK VAN DE ANTI-RAKET RAKETVERDEDIGING

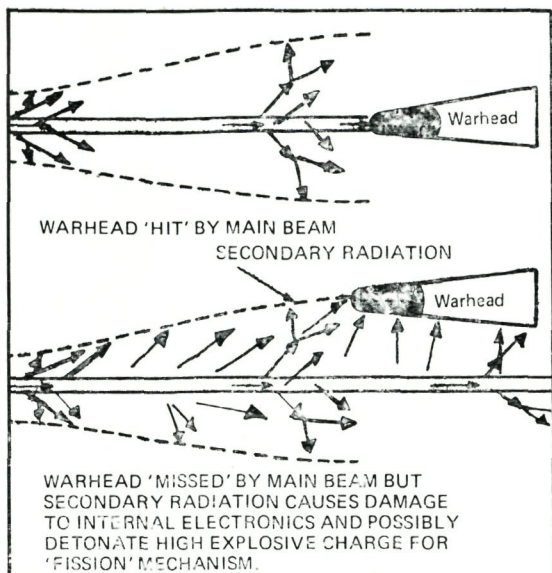
Gedurende meer dan tien jaar is de verdediging tegen ballistische tuigen het onderwerp geweest van opzoekingen en ontwikkelingen door de twee supermogendheden. Het verdrag van 1972 over de anti-ballistische tuigen (ABM: anti-ballistic missile) en het protocol daaromtrent maakte deel uit van SALT 1 (SALT: strategic arms limitation talks). Dit liet ieder van de twee supermogendheden toe een ABM-systeem te ontwikkelen met een maximum van 100 afvuurinstallaties en 100 onderscheppingstuigen.

Beide supermogendheden hadden een systeem ontwikkeld, maar wanneer het verdrag ondertekend was, werd het duidelijk dat geen van de twee systemen een goede bescherming bood tegen ballistische tuigen met één kernkop en zeker niet tegen een tuig met een meervoudige lading. (MIRV: multiple independent re-entry vehicle). De SOVIJETS hadden hun GALOSH-systeem rond MOSCOU. Het bestond uit vier complexen met elk zestien afvuurinstallaties en uitgerust met hypersonische onderscheppingsraketten geleid door aangepaste radartoestellen. Onlangs werd dit systeem verbeterd door de radarsystemen te moderniseren en de mogelijkheden van de onderscheppingsraketten te verhogen.

De Verenigde Staten daarentegen hebben hun SAFEGUARD-systeem te GRAND FORKS niet geplaatst en hebben als dusdanig geen ABM-systeem op hun grondgebied.

Zoals oorspronkelijk gepland werd, zou het Amerikaanse SAFEGUARD-systeem bestaan hebben uit een goed gecoördineerd geheel van raketten, kernladingen, radars, computers, televerbindingen en commandoposten met één «grote baas» - de President. Twee ABM-raketten waren dragers van het «kern-knock-out» systeem. Het eerste tuig - SPARTAN - een drietraps lange-afstandsraket met vaste brandstof was bedoeld om het inkomende vijandelijke tuig in de exosfeer (de ruimte boven de atmosfeer) te vernietigen. De SPARTAN droeg een lading van 1 megaton (50 maal de bom van HIROSHIMA). De tweede raket - SPRINT - was een kleiner tweetraps tuig met vaste brandstof en drager van een één kiloton wapen. SPRINT was eigenlijk bedoeld als laatste verdedigingsmiddel, dus voor het geval dat de vijandelijke raket ontsnapt aan de SPARTAN. In feite was het de bedoeling het vijandelijke tuig te vernietigen buiten de atmosfeer door de uitwerking van de X-stralen en de geladen «stralenbundels», ontstaan door de 1 megatonexplosie, op de vijandelijke kernkoppen. De SPRINT-raket zou gebruikt worden op een hoogte van ongeveer 35 km waar de klassieke uitwerking (o.a. schokeffect) het vijandelijke tuig zouden treffen.

De twee grote opties om de SPARTAN-lading zo hoog mogelijk te laten ontploffen waren enerzijds het vermijden van schade aan eigen grondgebied en anderzijds het optimaal gebruik maken van de X-stralen om de vijandelijke ladingen te vernietigen. De X-stralen die vrijkomen bij een termocentrale ontploffing worden zeer vlug opgeslorpt door de lucht in de atmosfeer, buiten de atmosfeer daarentegen ontstaat er geen schokuitwerking



Effekten op raketten door stralenbundelwapens.

gezien het vacuüm. Tot zover het Amerikaans niet geplaatst AMB-systeem.

Sinds de ondertekening van het ABM-verdrag in 1972 hebben de twee supermogendheden zeer veel inspanningen gedaan op het vlak van anti-raket verdediging. Dit jaar, 1982, wordt het ABM-verdrag terug besproken, de twee mogendheden kunnen dan beslissen of het verdrag al dan niet moet aangepast of afgeschaft worden.

Wat er ook gebeurt, er is voldoende zekerheid omtrent het feit dat de SOVJETUNIE bezig is defensieve ballistische tuigen te ontwikkelen om in te zetten vanop de grond of van in de ruimte.

De drie hoofdindelingen van verdediging met ballistische tuigen zijn: terminale verdediging in de atmosfeer (endo-atmosferisch); halfweg-verdediging in de exosfeer (exo-atmosferisch) en een combinatie van de twee systemen en als derde mogelijkheid de gerichte «stralenbundelwapens» d.w.z. de «laserwapens» en de «geladen en neutraal-geladen stralenbundelwapens».

De SOVJET-activiteiten in hun onderzoekingscentra te SARYSHAGAN, SEMNIPLATINSK en GOLVINNA zijn heel duidelijk gericht op de productie van laser- en «stralenbundelwapens» voor gebruik op aarde zelf en in de ruimte. Het is belangrijk erop te wijzen dat de SOVJETS 18 anti-satelliet tests hebben uitgevoerd waarvan er 11 volledig geslaagd zijn en het zou ons absoluut niet moeten verwonderen dat zij vóór het einde van de tachtiger jaren een «laserwapenstation» in de ruimte hebben.

Eindelijk hebben de Verenigde Staten beslist om te reageren op de dreiging vanuit de ruimte tegen hun strategische wapensystemen. De lanceerbasis voor ICBM (intercontinental ballistic missiles) te GRAND FORKS, zoals die gepland was in het kader van het oorspronkelijk SAFEGUARD-

systeem wordt opnieuw in de actualiteit geplaatst. Testen uitgevoerd door de Landmacht op KWAJALEIN ISLAND in de Stille Oceaan tonen aan dat het nu mogelijk is een effectief verdedigingsstelsel op te bouwen met «terminale- en halfwegonderscheppingsraketten». Dit afweersysteem zou vooral bedoeld zijn om de MINUTEMAN- en later de MX-silos te beveiligen.

VERDEDIGING OP VERSCHILLENDE HOOGTENIVEAU'S MET BALLISTISCHE TUIGEN

De meeste BMD-systemen (ballistic missile defence) waren afgestempeld op terminale verdediging waarbij de zoekradar de vijandelijke raket opspoorde, volgt en identificeert terwijl de aanvalsradar van de raketbasis zelf de eigen tuigen leidt om de inkomende raket te vernietigen.

Het spreekt voor zichzelf dat bij dit systeem, tijd de belangrijkste factor is. Het hele interceptie-vernietigingsproces mag slechts 15 seconden bedragen. Met de actueel zeer gesofistikeerde radars, hypermoderne computers en hypersonische onderscheppingsraketten is de terminale verdediging aanzienlijk verbeterd. Het endo-atmosferisch deel van het moderne BDM-systeem, bekend onder de naam LOADS is nu operationeel, maar in elk geval is het «halfweg» deel belangrijker omdat de detectie, het volgen en de onderschepping kan gebeuren in de exosfeer terwijl het vijandelijke tuig nog op zijn baan in de ruimte is. Een methode om dit te verwezenlijken wordt actueel grondig uitgetest door de Amerikaanse Landmacht op KWAJALEIN ISLAND. Bij die tests wordt gebruik gemaakt van een op lange golfengete werkende infra-rood sensor, die de ballistische raketten opspoorde en volgt op de «halfweg» koers.

De sensoren kunnen bij middel van raketten tot op de rand van de atmosfeer gebracht worden waar ze een groot gedeelte van de ruimte kunnen afzoeken en de infra-rood energie, die voortgebracht wordt door de ballistische tuigen tijdens de vlucht, kunnen opsporen. De sensoren kunnen ook in de ruimte gebracht worden door een ruimteveer.

De sensor stuurt zijn informatie over de opgespoorde raket naar een computer op de grond, die de informatie ontleedt en uitmaakt of het doel een ballistisch tuig of een bemand vliegtuig is. De sensor kan opsporen, volgen, identificeren en verschillende doelen classificeren, hij kan zelfs het onderscheid maken tussen echte tuigen en lokmiddelen.

De interceptie zelf wordt uitgevoerd door hypersonische raketten geladen met klassieke springstoffen. Het enorme voordeel van de «halfwegkoers» onderschepping is het feit dat men hier over minuten beschikt i.p.v. seconden voor het opzoeken, volgen en vernietigen van vijandelijke tuigen.

Het Amerikaanse Ministerie van Defensie stelt dat het LOADS gedeelte van het verdedigings-systeem kan klaarkomen binnen de 2 tot 3 jaar en dat het exosfeergedeelte 2 jaar later operationeel kan zijn. Er zijn evenwel nog moeilijkheden te overwinnen. Sommige experts vragen zich zelfs af of het verstandig is dit verdedigingssysteem verder uit te werken in het licht van de mogelijkheden die de «laserwapens» en de «stralenbundelwapens» bieden. Iedereen is het eens over

het feit dat het voordeligst is de vijandelijke ballistische tuigen aan te vallen in de beginfase van de vlucht.

LASERWAPENS — IS HET GEBRUIK MORGEN MOGELIJK ?

Het verslag aan het Amerikaans Congres beveelt een versneld ontwikkelingsprogramma aan van de «chemische laserwapens» voor gebruik in de ruimte. Een doorbraak in het onderzoek gedurende de laatste 2 jaar op gebied van «chemische lasers» maakt, volgens de V.S.-Landsverdediging, het gebruik van «lasers» zowel in de atmosfeer als in de ruimte uitvoerbaar. De SENAAT, steeds sprekend over de Amerikaanse, heeft geëist dat er onmiddellijk gestart wordt met een realistisch programma om laserwapens in de ruimte te plaatsen.

Terzelfdertijd werd gesteld dat de rivaliteit tussen de verschillende strijdkrachten dient stopgezet te worden omdat dit de reden is waarom het Amerikaans ballistisch verdedigingssysteem zich zo traag ontwikkelt.

Laserbunels worden vaak gebruikt in opzoeking- en volgsystemen van een ganse reeks defensieve en offensieve raketten en vliegtuigen. Proefnemingen hebben aangetoond dat hoge energie dragende lasers zeer geschikt zijn als wapens tegen tanks en vliegtuigen. De V.S. hebben een 400 KW koolstofdioxyde laser geplaatst aan boord van een Boeing NKC-135. Met dit wapen hebben ze aangetoond dat het zelfs met deze weinig krachtige laser mogelijk is vaste doelen en anti-tankraketten in de vlucht te vernietigen. Een proefneming tegen een supersonische lucht-lucht raket had geen positief resultaat, maar nieuwe tests zullen in de nabije toekomst plaatshebben. Waar wel succes behaald werd was tegen een FIREBEE drone; andere proefnemingen zijn voorzien ook tegen POLARIS-raketten tijdens hun vlucht.

De drie strijdmachten van de V.S. doen onderzoek en ontwikkelen lasers met hoog vermogen. De SENAAT heeft nogmaals aanbevolen om slechts één gezamenlijk programma op stapel te zetten om de ontwikkeling van in de ruimte te plaatsen ballistische tuigen te coördineren.

Men spreekt zelfs van een gans nieuwe commando-structuur binnen de VS-strijdkrachten om dit project te leiden. De nadruk wordt vooral gelegd op het demonstreren van de mogelijkheden, die nu reeds bestaan, met de chemische lasers van 5 megawatt en een optische opening van 4 meter diameter. Dit systeem kan een vermogen ontwikkelen van 1 tot 5 kilojoule per cm² op een doel in de ruimte tot op 2.200 mijl.

De huidige bestaande ballistische tuigen zijn door de warmtestraling van lasers kwetsbaar indien het vermogen gelijk of hoger is dan 1 kilojoule per cm².

De nieuwste Sovjetraketten kunnen weerstand bieden aan 1,2 kilojoule per cm² maar zij kunnen gehard worden door het gebruik van speciale afschermingsmaterialen tot 10 à 20 kilojoule per cm². Hierop een passend antwoord vinden met de hogergenoemde lasers zou de reikwijdte en de nuttige belasting teveel verminderen en de kostprijs te hoog opjagen.

Een vijftigtal «ruimtegevechtsstations» uitgerust met lasersvermogen 25 megawatt en een optische diameter van 15 meter kunnen gerust het hoofd bieden aan tenminste 1.200 geleide tuigen.

Nochtans zijn er bepaalde moeilijkheden te overwinnen om zulke stations te ontplooiën in de ruimte. VS-landsverdediging stelt dat door bepaalde prioriteiten te geven men tegen 1985 een verdediging tegen ballistische raketten kan opbouwen met lasers waarvan het vermogen 5 megawatt en de optische diameter 4 meter bedraagt.

Alle experts, behalve diegenen die tegen elke vorm van verdediging in de ruimte opkomen, zijn het erover eens dat tegen het einde van dit decennium lasersystemen met hoog tot zeer hoog vermogen in de ruimte kunnen geplaatst worden als verdediging tegen ballistische tuigen.

Het is goed mogelijk dat de Sovjetunie een voorsprong heeft op de V.S. op het gebied van de ontwikkeling van chemische lasers. Er zijn nu bewijzen dat de SOVJETUNIE met succes proefnemingen heeft uitgevoerd met een jodiumlaser met straalontsteking tegen een van hun ICMB's, waarschijnlijk een SS-17. Ook de V.S. hebben een jodiumlaser uitgetest en de laatste Amerikaanse proefnemingen, waarschijnlijk met succes bekroond, gebeurden met koolstofdioxyde-, waterstof-fluoride lasers en deuterium-fluoride lasers. In het TRIAD-programma worden door het DARPA (Defence Advanced Research Projects Agency) 3 technologieën onderzocht:

het opsporen en volgen van vijandelijke tuigen onder de codenaam TALON GOLD, zeer efficiënte chemische lasers met codenaam ALPHA en optische stralenbundel-controle elementen, codenaam LODE. Het is een wedloop tegen de tijd om de Sovjets te verslaan in deze nieuwe en wellicht beslissende fase voor ruimtecontrole.

De onderstaande tabel maakt het duidelijk dat de Russen niet stilstaan op het gebied van de ontwikkeling van «stralenbundelwapens». Deze niet beperkende lijst geeft de bijzonderste Sovjetgeleerden en de opzoekingscentra weer.

L.I. RUDAKOV — KURCHATOV INSTITUTE OF ATOMIC ENERGY

Ye. P. VELIKHOV — MOSCOU

M.S. RABINOVICH — LEBEDEV PHYSICS INSTITUTE

A.A. KOFOMENSKY — MOSCOU

G.I. BUDKER — NUCLEAR PHYSICS INSTITUTE

D.D. RYUTOV — NOVOSIBIRSK

Y.B. FRYNBERG — PHYSICO-TECHNICAL INSTITUTE

Y.V. TKACH — KHARKOV

G.A. MESYATE — INSTITUTE OF ATMOSPHERIC OPTICS - TOMSK

V.A. GLUKHIKH — YEFEMOV INSTITUTE OF ELECTROPHYSICAL EQUIPMENT

Y.A. ABRAMYAN — INSTITUTE OF HIGH TEMPERATURES - MOSCOU

A.I. PAVLOVAKLY — SEMNIPLATINSK, SARYSNA-GAN AND GOLVINNO

X-STRAAL LASERS - SLEUTEL VOOR SUCCES ?

De twee supermogendheden zijn niet alleen zeer actief op gebied van chemische lasers maar bovendien worden de opzoekingen in verband met

«stralenbundelwapens» enorm gestimuleerd. Het LAWRENCE LIVERMORE LABORATORY heeft een project op stapel gezet - codenaam DAUPHINE - voor de ontwikkeling van X-stralen lasers. Een ware doorbraak op dit terrein werd onlangs verwezenlijkt. Recente tests werden uitgevoerd in de ondergrondse testruimten voor nucleaire wapens in de NEVADA woestijn.

Men heeft gebruik gemaakt van een vacuüm kamer om dezelfde voorwaarden te scheppen als in de ruimte, van een kernwapen met klein vermogen om een stralenbundel van zeer hoge intensiteit te verwekken en van een compact X-ray laser toestel. Dit laatste is zo klein dat één enkel compartiment van het ruimteveer volstaat om er zoveel van in de ruimte te brengen om het hoofd te bieden aan een Russische kernaanval op de Verenigde Staten. Ook hier dienen nog hinderpalen uit de weg geruimd te worden maar dit type van raketverdediging houdt grote beloften in. Wij dienen echter te vermelden dat de SOVJETS waarschijnlijk eenzelfde systeem ontwikkeld hebben in hun onderzoekscentrum te SARYSHAGAN.

Anders dan de chemische lasers, die hun doel vernietigen door middel van een bundel warmtestraling, vernietigen de X-ray lasers hun doel door schokeffect of inslag op het doel. Door dit feit wordt het versterken van de romp van ballistische tuigen tegen chemische lasers nutteloos, deze versterking biedt geen bescherming tegen X-ray lasers in «ruimtegevechtsstations».

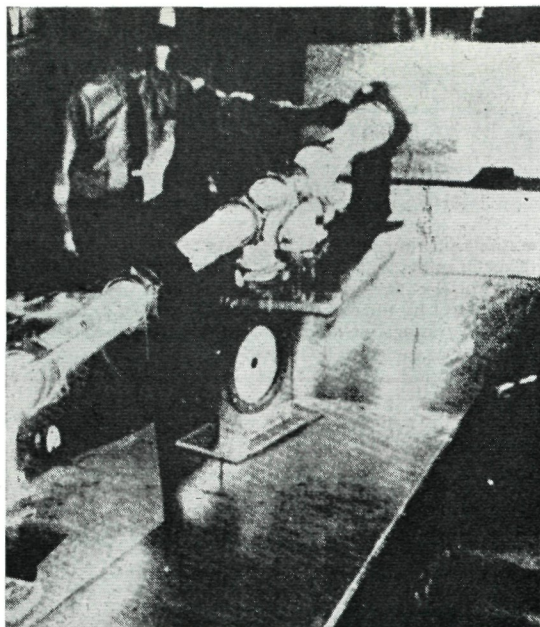
Een PENTAGON-woordvoerder verklaarde onlangs: **«Voor de eerste maal in de geschiedenis van de nucleaire oorlogsvoering hellen de overwinningskansen over naar de verdediger, juist dank zij de X-ray lasers».**

Veel moeilijkheden dienen nog overwonnen te worden om een effectief chemisch- of X-ray laser BDM systeem in de ruimte te ontplooiën maar er is geen enkele twijfel dat dit zal gebeurd zijn vóór het einde van dit decennium of ten laatste in de loop van de eerste helft van de negentiger jaren. De meeste Amerikaanse Senatoren zijn niet tevreden met de trage vooruitgang en de relatief kleine inzet op het gebied van strategische verdediging en vragen een versneld programma. Senator WALLOP citeerde in 1981: «Het ligt binnen ons vermogen om wapens te ontwikkelen, wiens enige rol en doel zijn **zaken te vernietigen die mensen doden.**»

GELADEN EN NEUTRAAL GELADEN STRALENBUNDELWAPENS

De «Defence Advanced Research Project Agency» is gesticht ten einde onderzoek te doen naar en het demonstreren in de ruimte en in de atmosfeer van geladen en neutraal geladen «stralenbundelwapens». De geslaagde ruimteveer operaties hebben een doorbraak geforceerd voor het aanleggen van een defensief wapensysteem. Het verder ontwikkelen van offensieve systemen, zoals raketbasissen aan wal en afvuurinstallaties aan boord van onderzeeboten, wordt in vraag gesteld.

De strategie van wederzijdse vernietigingsmogelijkheid, welke de SOVJETUNIE nooit heeft toegegeven te bezitten, is voorbijgestreefd. De ruimte is reeds een slagveld geworden, of wij dit nu willen



Ondergrondse kamer voor proefnemingen met kiloton kernwapens te Los Alamos.

of niet. De SOVJETUNIE heeft reeds duidelijk verklaard **en aangetoond** dat zij de ruimte wil en kan gebruiken voor eventuele oorlogsdoeleinden; het beste bewijs daarvan is de ontplooiing van hun anti-satellietwapens, daar waar de V.S. nu slechts dit Russisch systeem trachten te achterhalen en te evenaren.

BMD-systemen moeten nu onvermijdelijk ontwikkeld worden.

«Deeltjesbundels» verplaatsen zich met iets minder dan de lichtsnelheid, maar geladen «deeltjesbundels» zijn onderworpen aan de invloed van het aardmagnetisme en een aanzienlijke inspanning moet geleverd worden vooraleer men een effectief versnellings-, richtings- en volgsysteem uitgewerkt zal kunnen hebben.

Het Lawrence Laboratorium heeft geslaagde experimenten uitgevoerd met geladen «deeltjesbundels»; met elektronenbundels werd in een eerste stadium aangetoond dat het gebruik van geladen «deeltjesbundels» ook effectief is in de atmosfeer. Een grotere, meer ingewikkelde versneller wordt nu ontwikkeld en zal waarschijnlijk klaar zijn rond half 1983. Er is nog een lange weg af te leggen vooraleer geladen «deeltjesbundels» effectief zullen kunnen gebruikt worden als wapensystemen in de ruimte en op de grond maar hun komst in de anti-satelliet en anti-ballistische raket rol is nog enkel een kwestie van tijd.

Proefnemingen werden uitgevoerd te LOS ALAMOS met neutraal geladen «deeltjesbundels» om de superioriteit in de ruimte van deze systemen aan te tonen.

Deze «deeltjesbundels» zijn niet onderhevig aan het aardmagnetisme en kunnen over zeer grote afstand in het vacuüm effectief aangewend worden in de eerste vluchtfase van de ballistische raketten. Aangezien deeltjesbundels zich praktisch met

de snelheid van het licht verplaatsen zijn ze in staat een groot aantal doelen, ook deze die zich tijdens de vlucht van hun oorspronkelijke geplande koers laten afleiden, te vernietigen. De energie van een «deeltjesbundel» dringt diep door in het doel, ook wanneer dit zeer sterk beschermde wanden heeft, die dienen om zich te beschermen tegen chemische lasers. Anders dan laser-energie, die gedurende een voldoende tijd op het doel moet inwerken - ofschoon het slechts een zeer korte tijdspanne betreft - en waarbij de warmte-vernietigingskracht afhangt van de afstand en het weerstandsvermogen van het doel, is «deeltjesbundel» energie onmiddellijk vernietigend voor om het even welke raket of voor gelijk welke nucleaire lading in de raket zelf.

Maar niettegenstaande een versnelde ontwikkeling en de hoogste prioriteiten die men kan geven voor het operationeel maken in de ruimte of op aarde zelf van de geladen of neutraal geladen «deeltjesbundels» denkt men dit niet te kunnen verwezenlijken voor het einde van onze eeuw. Desalniettemin is de technologische kennis voor het ontwikkelen van deze systemen aanwezig, ook hier is het een kwestie van geld en tijd om ze beschikbaar te krijgen.

HET SNELSTE WAPEN IN HET WESTEN... OF HET OOSTEN ?

De omwenteling op het vlak van de strategische verdediging is nu bezig en zij houdt grotere mo-

gelijkheden in dan deze verworven door de ontdekking van de nucleaire wapens. Binnen opzienbare tijd zullen deze nieuwe wapens andere gedragslijnen vergen voor de strategische verdediging en ze zullen de massa-vernietigingswapens naar de vuilnisbelt van de geschiedenis verbannen.

Het ganse concept van de strategische verdediging is gegrondvest op de principes van de verdediging en de beveiliging van menselijke wezens veeleer dan op de mogelijkheid ze te gebruiken voor massa-vernietiging.

Door hoge prioriteiten te stellen en voldoende middelen vrij te maken kunnen dusdanige strategisch-defensieve wapens operationeel worden op het einde van dit decennium, kan hun doeltreffendheid zodanig opgevoerd worden in de jaren 1990 tot op één punt waarbij alle raketten, zowel af te vuren van onderzeeboten als van op land, zeer kwetsbaar zijn in de beginfase van hun vlucht.

Wat nu ook de twijfelaars en de bloodaards in het WESTEN mogen denken, de SOVJETUNIE is onherroepelijk en onbetwifelbaar bezig de mogelijkheden te scheppen om de ruimte militair te domineren. Ten lange laatste begint de V.S. nu deze dreiging ernstig op te vatten; waarvoor EUROPA dankbaar zou moeten zijn; want enkel de twee supermogendheden zijn in deze wedstrijd verwickeld en diegene die wint zal onze planeet beheersen.

Nieuwe meubelen, huishoudapparaten, verbouwingen...

Ook u kunnen wij een voordelige KB-Komfortlening voorstellen.

Wij lenen u het nodige geld tegen interessant tarief. En als KB-cliënt geniet u een verminderd tarief. Zo betaalt u om en bij de 7.000 frank minder op een lening van ongeveer 300.000 frank.

Kies de bank waar u meer aan hebt.



KREDIETBANK

maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

Hoe de maritieme trafiek evolueerde in onze kusthavens gedurende de eerste 9 maanden van 1981 vernemen wij in onderstaande bijdrage tot ons maritiem panorama.

OOSTENDE

Qua zeegoederentrafiek hebben de meeste West-europese havens het thans hard te verduren. De globale omzet regresseert fel en bepaalde trafieken lijden zelfs zware verliezen. Zo is het ook met de Oostendse handelshaven, waar tijdens de eerste 9 maanden van dit jaar de maritieme goederentrafiek met 12 % achteruitliep t.o.v. de overeenstemmende periode van 1980.

Reeds bij de publikatie van de 1ste trimestriële balans van dit jaar was de regressieve trend van het Oostendse zeegoederenverkeer duidelijk merkbaar. De halfjaarlijkse balans bevestigde deze neerwaartse evolutie en alhoewel de verliezen voor de periode januari-september minder zwaar zijn, blijven de groeivoeten van aan- en afvoer nog scherp in het rood :

Periode	Evolutie aanvoer	Evolutie afvoer
1-3/1981	-12 %	-28 %
1-6/1981	-16 %	-24 %
1-9/1981	-11 %	-14 %

Vooral het negatieve groeiritmte van de afvoer is dus verbeterd, terwijl dat van de aanvoer slechts lichtjes daalt. In absolute cijfers is dit respectievelijk 136.000 ton en 32.500 ton minder dan tijdens de eerste negen maanden van vorig jaar. Aldus luiden de geboekte goederentonnages voor de beschouwde periode :

Oostende 1-9/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	1.029.590 t	-11 %
Afvoer	190.586 t	-14 %
Totaal	1.220.176 t	-12 %

Bij aanvoer lijden grintsoorten en petroleumderivaten zware verliezen.

Vier grote trafieken vertegenwoordigen circa 97 % van de totale import. In orde van belangrijkheid zijn dat de grintsoorten, de oliederivaten en chemische produkten respectievelijk afkomstig van de Noord-zeebanken, Rotterdam en Noord-Afrika, alsmede de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn Oostende-Dover.

Van deze 4 trafieken zijn slechts de chemische produkten (+12.480 t) en de ro/ro-goederen (+7.740 t) expansief. De twee anderen lijden zware verliezen, te weten 103.147 t (-14 %) bij de grintsoorten en 35.300 t (-18 %) bij de petroleumderivaten. Bouw- en energiesector verkeren thans inderdaad in een zeer lage conjunctuurperiode. De geboekte aanvoertonnages brengen we nu in volgend overzicht :

Aanvoer 1-9/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Grintsoorten	608.202 t	-14 %
Petroleumprod.	161.199 t	-18 %
Chemische prod.	137.902 t	+10 %
Ro/ro-goed.	98.700 t	+9 %

Afvoer van ro/ro-goederen in handelshaven fel gedaald

Over nu naar de maritieme afvoer, waar drie trafieken circa 92 % van het totale exportcijfer van de handelshaven globaliseren. Van deze trafieken zijn de chemische produkten afkomstig van het UCB-bedrijf expansief met 4.715 t (+10 %). Dit is ook het geval met de veevoedertrafiek, die ten opzichte van de overeenstemmende periode van vorig jaar in volume 3 maal toeneemt (18.477 t). Daartegenover is de export van de Schiaffino-goederen bijzonder regressief : 17.740 t of 13 % minder dan in 1980. Gezien deze trafiek nagenoeg 59 % van het totale afvoercijfer van de Oostendse stadshaven vertegenwoordigt, is het begrijpelijk dat de

globale exportbalans met rode cijfers afsluit. Stippen wij aan dat de recente semestriële balans voor de Sealink-haven lichtjes positief was qua ro/ro-trafiek: +1,3% in globo. Voor Zeebrugge was dat echter -9% voor hetzelfde halfjaar. Samenvattend krijgen we voor de Oostendse handelshaven:

Afvoer 1-9/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ro/ro-goederen	113.560 t	-13 %
Chemische prod.	49.518 t	+10 %
Veevoer	12.794 t	× 3

Kortom wordt de evolutie van het Oostendse zee-goederenverkeer gekenmerkt door de regressieve trend van alle grote trafieken. Alleen de scheikundige produkten maken hierop uitzondering. De terugloop genoteerd bij de oliederivaten en bouwmaterialen (grintsoorten) zijn kenschetsend voor de huidige conjunctuur, maar de regressie van de ro/ro-export is beslist een slecht teken voor de verdere evolutie van de maritieme trafiek in de stadshaven van Oostende.

ZEEBRUGGE

Met een groeiritmte van 6,5% t.o.v. de overeenstemmende periode van vorig jaar bleef de Zeebrugse maritieme goederenafvoer verder expansief tijdens de eerste negen maanden van huidig jaar. Het aanvoercijfer kende daarentegen een scherpere achteruitgang met ruim 1 miljoen ton of 12%.

Volgende tabel illustreert duidelijk de relance van de afvoer in de loop van het jaar en de verscherping van het regressieve aanvoerritmte:

Periode	Evolutie van	
	Aanvoer	Afvoer
1-3/1981	- 8,4 %	-1,8 %
1-6/1981	- 8,2 %	+ 6,7 %
1-9/1981	-12 %	+ 6,5 %

Qua geboekte tonnages brengen we nu volgend overzicht. In absolute cijfers uitgedrukt loopt de import met liefst 1.003.477 ton terug, terwijl de export 199.770 ton winst boekt.

Zeebrugge 1-9/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	6.856.132 t	-12 %
Afvoer	3.270.894 t	+ 6,7 %
Totaal	10.127.894 t	- 7,3 %

Ter herinnering: tijdens dezelfde periode leed de Oostendse zeegoederentrafiek een verlies van 11% bij aanvoer en 14% bij afvoer.

Maritieme goederenafvoer blijft vrij gunstig evolueren

Uitbreiding van Short sea container terminal en opening van nieuwe lijndiensten aan de O.C.Z. weerspiegelen zich reeds in de geboekte afvoercijfers: +166.000 t (21%) aan containergoederen.

Ook de kooksexport van het havenbedrijf blijft expansief met 30.700 t (+12%) in meer. In afwachting van een eventuele trafiekverschuiving naar Duinkerke boeken de landbouwprodukten nog 88.000 t winst en verdubbelen hiermee hun afvoercijfer.

Daartegenover staat de oliekrisis met een verlies van 22.500 t (-13%) aan petroleumderivaten voor gevolgd. De langzame regressie in de ro/ro-sector veroorzaakt ditmaal een minwaarde van 85.000 t (-5,3%) bij afvoer. Vandaar volgende tabel voor de evolutie van de vijf bijzonderste afvoertrafieken van Zeebrugge:

Afvoer 1-9/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ro/ro-goed.	1.688.036 t	- 5,3 %
Containergoed.	943.480 t	+ 21 %
Kooks	278.008 t	+ 12 %
Petroleumder.	159.356 t	-13 %
Landbouwprod.	154.098 t	× 2 %

Achteruitgang van zeegoederenaanvoer nog verscherpt

Bij aanvoer vinden wij logischerwijze dezelfde gevolgen terug van de huidige economische recessie. Zo de energieproblemen die de lossingen van ruwe aardolie met 342.000 t (-9%) doen slinken en die van de derivaten met 130.000 t (-27%). Ro/ro-goederen regresseren hier met 224.000 t (-15%) en ook de crisis in de bouwsector laat zich hier scherp gevoelen met liefst 444.000 t (-35%) verlies. Containergoederen zijn daarentegen expansief met 10.000 t (+1,2%) dank zij de nieuwe lijndiensten. Aldus samengevat:

Aanvoer 1-9/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ruwe aardolie	3.227.152 t	- 9 %
Ro/ro-goed.	1.265.462 t	-15 %
Bouwmaterialen	1.179.118 t	-35 %
Containergoed.	803.390 t	+ 1,2 %
Petroleumprod.	342.896 t	-27 %
Steenkolen	264.579 t	-16 %

Voornoemde cijfers werden verwezenlijkt door 6.903 invarende zeeschepen in globo. Ten opzichte van dezelfde periode in 1980 betekende dit 383 eenheden of 5% minder. Containerschepen en bulkcarriers liepen in groter aantal de haven aan, terwijl de aanlegbeurten van ferryboten en olietankers terugliepen.

Kortom is de evolutie van het Zeebrugse zeegoederenverkeer thans gekenmerkt door de verdere achteruitgang van de petroleum- en ro/ro-trafiek. Het containerverkeer kent evenwel een flinke heropflakking. Zoals we het net verklaarden zijn de trends van de grote zeetrafieken onderhevig aan factoren van conjunctuele aard en van interne organisatie.

LNG-TERMINAL VAN ZEEBRUGGE OVER VIER JAAR OPERATIONEEL

Op 19 maart jongstleden voer de gastanker « Ramdane-Abane » de nieuwe LNG-terminal van St.-Nazaire binnen en bracht meteen de eerste levering van Algerijns aardgas aan de maatschappij Gas de France.

In diezelfde terminal start in oktober e.k. de levering van vloeibaar gas aan de Belgische maatschappij Distrigaz in afwachting dat de LNG-terminal van Zeebrugge operationeel wordt.

Inleiding

De terminal van Zeebrugge zal vanaf 1986 een der belangrijkste installaties van onze energiesector zijn. Inderdaad zal ze dat jaar instaan voor een belangrijk deel van de gasbevoorrading van ons land.

In 1977 besliste de toenmalige regering een LNG-terminal in de nieuwe voorhaven van Zeebrugge te bouwen. De installatie wordt ingeplant op de nieuwe zuidoostdam van de voorhaven. Als belangrijke havengebruiker zal de N.V. Distrigaz aldaar beschikken over de volgende haveninfrastructuurwerken :

- het LNG-terrein uit zand opgespoten
- Het LNG-dok tot 13 m. diep uitgebaggerd en waar de methaanscheperen zullen aanmeren voor de losoperaties

In dit verband is het wel belangrijk te melden dat Distrigas volgende bouwwerken voor haar rekening neemt :

- de losinstallatie en pipe-racks
- de 4 halvingegraven opslagtanks met een capaciteit van 87.000 m³ LNG
- de vergassingsfabriek met een maximaal uurdebiet van 900.000 Nm³.

Beschrijving van de LNG-terminal

De **losinstallatie** bestaat uit de nodige uitrustingen voor het lossen van het LNG dat uit de methaanscheperen verpompt wordt met een maximaal uurdebiet van 14.000 m³. Het lossen van een 130.000 m³-gastanker duurt derhalve circa 10 uur.

De **pipe-racks** bestaan uit de LNG-leidingen. Deze cryogene leidingen verbinden de losinstallatie met de vier opslagtanks enerzijds en de opslagtanks met de hervergassingsinstallaties anderzijds.

De **LNG-opslagtanks**, waar het LNG opgeslagen wordt onder atmosferische druk en bij een temperatuur van -162° C in cryogene dubbelwandige tanks, waarbij tussen beide wanden een thermische isolatie is aangebracht. De opslagtaks worden half ingegraven zodat hun hoogte beperkt wordt tot 22 m. boven het terrein en tot 30 m. boven laagwaterstand. Ze zijn berekend om te weerstaan aan de gevolgen van een aardbeving en van een ontploffing aan de springstoffen-terminal.

De **vergassingsfabriek** omvat

- de eigenlijke cryogene installaties, nl. het hogedruk-pompstation en de hervergassingseenheden
- de nutsvoorzieningen en de actieve veiligheidsinstallaties
- de technische en de dienstgebouwen.

Werkingsschema van de installaties

Het LNG heeft een temperatuur van -162° C en bij behandeling ervan moet men weten dat er steeds verdampinggas ontstaat, genoemd « boil off gas ». Heel bondig wordt nu de werking van de LNG-terminal toegelicht :

Lossen van het schip :

De pompen op het schip zijn in het vloeibaar gas ondergedompeld. Ze leveren de nodige druk om het LNG naar de opslagtanks over te brengen aan het debiet van 14.000 m³/u. De gasfase in de tanks staat in verbinding met de gasfase in het schip via de loscompressoren. Zo vermijdt men overdruk in de tanks en onderdruk in het schip.

Verdampen van het LNG :

De lagedruk-pompen in de opslagtanks ondergedompeld, verpompen het LNG op een druk van 6 bar en een temperatuur van -162° C naar de hervergassingsfabriek. Het vloeistofdebiet is ongeveer 1.500 m³/u. Via de recondensors wordt het LNG door de hogedruk-pompen op netdruk (80 bar) gebracht. De verdamping gebeurt in een warmtewisselaar, gedompeld in een warmwaterbad. Het aardgas verlaat de fabriek op een temperatuur van + 5° C.

Behandeling van de gasfase :

Boven het vloeistofoppervlak in de tanks is steeds gas in evenwicht met het LNG. Om de druk in de tanks constant te houden wordt het « boil off gas » afgezogen door de boil off-compressoren en praktisch integraal verbrand in de verdamper. Op die manier worden de warmwaterbaden op temperatuur gehouden.

Gedurende het lossen van een schip wordt evenwel gas keert gedeeltelijk naar het schip terug en het surplus, na aftrek van de verbrande hoeveelheid, wordt in de recondensors door menging met LNG vloeibaar gemaakt. Dat is mogelijk omdat de vloeistof op de werkdruk van de lagedruk-pompen verzadigd is. Het surplus « boil off gas » wordt zoende gerecupereerd en in vloeistoffase op hoge druk gebracht.

Veiligheidsaspecten i.v.m. de LNG-terminal

De beslissing om de LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge in te planten ging gepaard met een reeks voorwaarden betreffende de veiligheid, nl. :

- de afstand tot de bewoonde zones, die minstens 1.500 m van de gebouwen op de zeedijk te Knokke-Heist verwijderd moesten zijn. Voor de cryogene uitrustingen en leidingen van de vergassingsfabriek werd een afstand van 1.300 m weerhouden.
- de LNG-terminal moest het voorwerp uitmaken van een vergunning die zowel de bouw als de exploitatie ervan dekt in het kader van de wet van 12 april 1965.
- de leidingen en uitrustingen die gas of LNG bevatten, dienen gecontroleerd te worden door een erkend Belgisch organisme.

Distrigaz heeft van haar zijde kunnen rekenen op advies van Shell International, van A.T.C. (Applied Technology Corporation) en van Amerikaanse experts op gebied van veiligheid qua LNG-installaties. Met name werd de keuze van de veiligheidsafstanden tussen de opslagtaks, steiger en fabriek vastgelegd op nauwkeurig bepaalde criteria ten einde te voorkomen dat een ongeval aan één der gedeelten van de terminal, de andere gedeelten en het personeel ervan zou treffen.

De optimale nautische ligging

Door de kostenstructuur van grote en snelle schepen zoals de methaantankers, is sinds de zestiger jaren een nieuwe geografie ontstaan. Het breekpunt tussen zee- en landvervoer is inderdaad voor vele trajecten verlegd naar de kusthavens. In dit opzicht biedt de LNG-terminal van Zeebrugge een optimale ligging: ze ligt aan open zee, vrij van sluizen, en rechtstreeks aansluitend op de grote vaarroutes van Noordzee en Kanaal.

De nautische toegang tot de terminal is bovendien bijzonder veilig. De loods komt aan boord van de methaantanker ter hoogte van de AL-boei, 14 zeemijlen noordwesten van de havenmonden. De rechtstreekse vaarroute loopt via Het Scheur en de Pas van 't Zand, een bebakende geul van 500 meter breedte op peil-II bij GLLWS. Het gemiddeld tijverschil bedraagt hier 4,60 meter.

Ter hoogte van de Zand I-boei wordt de tanker opgewacht door het gevraagd aantal sleepboten, die hem veilig aan de LNG-steiger brengen. Het dok is uitgebaggerd tot -13 bij GLLWS en beschermt tegen wind en deining zoals op plan in bijlage te merken is.

Investing en bouwtermijn

De investering in de LNG-terminal belooft 10.109 BF aan prijzen einde 1980. De investeringen lopen over 6 jaar, nl. van 1981 tot 1986. Openbare Werken moest op 1 september 1981 het LNG-terrein aan Distrigaz ter beschikking stellen. Op die datum konden de bouwwerken voor de opslagtanks beginnen. Deze zullen 4 jaren in beslag nemen.

De afkoeling van de eerste tank met LNG is voorzien voor augustus 1985, de andere tanks volgen dan telkens op 4 maanden. De werken voor de vergassingsfabriek en de verbindingsleidingen moesten begin 1982 aangevat worden. De bouw van de steiger pas begin 1983 want er moet gewacht worden op voldoende bescherming tegen de golfslag binnen het LNG-dok.

De geleidelijke indienstelling van de installaties zal gebeuren vanaf 1985 na de afkoeling van de eerste opslagtank, zodat de terminal begin 1986 volledig operationeel wordt.

Vanaf dit tijdstip zal Distrigaz circa 6 miljard m³ aardgas per jaar uit Algerië en Nigeria invoeren om in de energiebehoeften van ons land te voorzien.

Met de bouw van de nodige infrastructuur voor het aanleggen van een aardgasterminal in de nieuwe voorhaven van Zeebrugge getuigt de centrale overheid van haar voornemen 's lands bevoorrading in energieprodukten via eigen havens te laten gebeuren. Zodoende wordt Zeebrugge een onmisbaar complement in het Belgisch havenpotentieel op het vak van de energievoorziening.

EVOLUTIE ZEEOEDERENTRAFIEK IN KUSTHAVENS

Eerste trimestriële balans 1982

OOSTENDE

Een ruime verdubbeling van het maritieme exportcijfer, dit is wat de Oostendse hancelshaven presteerde tijdens het eerste kwartaal van huidige dienstjaar. Met een globale zeegoederenafvoer van 150.771 ton wordt immers een groeivoet van liefst 126 % geboekt t.o.v. de overeenstemmende periode van vorig jaar.

Dit uitzonderlijk resultaat is te danken aan de vrij expansieve trend van de drie grote afvoertrajecten. Vooreerst de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn op Dover, die 51.340 t hetzij 150 % winst halen. Vervolgens de chemische produkten van het Zandvoordse UCB-bedrijf, die 9.207 t of 31 % meer boeken. Tenslotte de veevoerders met een merkwaardige winstmarge van 27.269 t, wat 13 maal meer is dan vorig jaar. Besluit een uitzonderlijke prestatie over de hele lijn.

Stippen we hier aan dat de aangroei van de veevoedersexport voortvloeit uit een nieuwe trafiek op Noord-Afrika eind 1981 gestart. De goederen afkomstig uit Westvlaamse bedrijven komen per vrachtwagens aan de Oostendse Diepwatervaart toe en worden er behandeld door Belgian Port Operators. Het succes van de onderneming schijnt beslist verzekerd te zijn.

Verder noteren wij de bijzondere expansieve evolutie van de ro/ro-afvoer, wat de Schiaffino-rederij genoopt heeft een tweede trailerschip op de lijn in te zetten in het begin van dit jaar. Voor de opgave van de geboekte goederentonnages brengen wij nu volgend overzicht:

Afvoer 1-03/1982	Absolutie hoeveelheid	Evolutie
Ro/ro-goederen	85.440 t	+ 150 %
Chemische produkten	32.960 t	+ 31 %
Veevoerders	29.304 t	X 13
Allerlei	3.067 t	—
Totaal	150.771 t	+ 126 %

Lichte relance van de zeegoederenaanvoer

De eindbalans 1981 wees op een negatief groeiritm van 4,1 % voor wat betreft de maritieme aanvoer. De grote goederenstromen waren er trouwens bijzonder onderhevig aan de fluctuaties van de economische conjunctuur. Voor de uitslag van het 1ste kwartaal 1982 geldt dit nog altijd, maar het expansieritm is nu positief en belooft 1,6 %.

Dit is beslist een gevoelige verbetering te danken aan de vrij gunstige importcijfers geboekt door de ro/ro-goederen en de chemische produkten. Eerstgenoemden halen inderdaad 27.580 t (+83%) winst en de volgenden 15.807 t (+35%).

Daartegenover blijven oliederivaten en bouwmaterialen conjunctuurgebonden. Laatstgenoemden verliezen 38.695 t (-23%) terwijl de derivaten slechts 1.968 t (+3%) winnen. Samengevat krijgen wij aldus een globale winst van 5.181 ton bij aanvoer, hetzij 1,6% meer dan tijdens hetzelfde kwartaal van 1981:

Afvoer 1-03/1982	Absolutie hoeveelheid	Evolutie
Bouwmaterialen	125.859 t	- 23 %
Oliederivaten	63.611 t	+ 3 %
Chemische produkten	61.227 t	+ 35 %
Ro/ro-goederen	60.800 t	+ 83 %
Allerlei	5.864 t	—
Totaal	317.361 t	+ 1,6 %

Een globale groeivoet van liefst 22 %

Dank zij het uitzonderlijke afvoercijfer en de relance van de aanvoer bereikt de eerste trimestriële balans van het Oostendse zeegoederenverkeer een groeiritme van liefst 22% in globo. Dit is waarempel een merkwaardige prestatie wanneer men bedenkt dat vorig jaar een negatieve groeivoet van 2,7% genoteerd werd. Aldus samengevat voor het voorbije kwartaal:

Oostende 1-03/1982	Absolutie hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	317.361 t	+ 1,6 %
Afvoer	150.771 t	+ 126 %
Totaal	468.132 t	+ 22 %

Kenmerkend voor deze evolutie was derhalve de expansieve trend van de veevoerders, chemicaliën en ro/ro-trafficen met als keerzijde de verdere van de import van olieprodukten en bouwmaterialen.

ZEEBRUGGE

Après Gand et Ostende, voici Zeebrugge qui nous livre le bilan de son activité maritime au cours du premier trimestre de l'année présente. St les deux premiers ports cités avaient affiché un taux d'expansion respectif de 40% et de 22% quant à leur trafic de marchandises, c'est par contre un recul particulièrement sensible que nous annonçons Zeebrugge pour son récent bilan par rapport à la période équivalente de l'an dernier, soit un taux négatif de 32%.

Avant de passer à l'analyse des grands trafics qui nous ont donc livré de bien mauvais résultats, résumons par le tableau suivant les tonnages globaux réalisés. A l'entrée, la perte s'élève à 1.067.000 tonnes (-42%), mais à la sortie, elle ne se chiffre

qu'à 57.000 tonnes (-5,4%). Ce qui nous donne donc une moins-value totale de 1.124.000 tonnes rapporté au trimestre correspondant de 1981:

Zeebrugge 1-03/1982	Quantité absolue	Evolution
Importations	1.441.869 t	-42 %
Exportations	978.131 t	-5,4 %
Total	2.420.000 t	-32 %

A l'entrée, le pétrole brut chute de 1.022.000 tonnes

Si le chiffre global des importations maritimes est particulièrement régressif, c'est essentiellement aux arrivages de pétrole brut que cela est dû. En effet, ceux-ci chutent de 1.022.000 tonnes, ce qui est imputable aux difficultés que connaît actuellement la raffinerie gantoise de Texaco. Nous savons que celle-ci est approvisionnée par pipe-line au départ du terminal pétrolier de Zeebrugge et qu'elle fonctionne depuis longtemps déjà à rendement fortement réduit. Depuis le 18 janvier dernier, ses activités seraient même interrompues pour travaux d'entretien. Une fermeture définitive pourrait être envisagée fin juillet prochain, d'après les dirigeants. Baisse également pour les arrivages de dérivés pétroliers (-6.200 t) mais hausse pour les combustibles solides (+16.000 t) grâce au nouveau trafic en provenance d'Angleterre. Légère hausse également aux matériaux de construction (+36.800 t) et nous voilà renseignés quant à l'évolution des trafics particulièrement sensibles aux fluctuations de la conjoncture économique.

Toujours en ce qui concerne les arrivages, passons au général cargo qui, lui aussi, marque un recul de l'ordre de 62.000 t pour le fret containerisé et de 9.000 t pour les marchandises ro/ro. L'activité à l'OCZ a fortement baissé au cours des derniers mois suite au départ de Merzario et d'autre part, les trains-ferries de la ligne d'Harwich ont baissé leur rendement de plus de moitié. En résumé:

Importations 1-03/1982	Quantité absolue	Evolution
Marchandises r/o	418.462 t	- 2 %
Mat. construction	417.794 t	+ 9 %
Pétrole brut	245.377 t	-78 %
Fret containerisé	212.598 t	-22 %
Dér. pétroliers	122.166 t	- 4 %
Charbons	100.198 t	+18 %

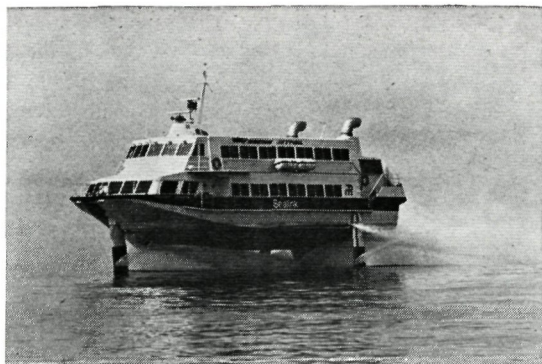
Meilleure tenue des marchandises ro/ro à la sortie

Au chapitre des exportations, la baisse globale enregistrée se situe essentiellement au niveau des combustibles solides (-66.000 t), des marchandises containerisées (-18.600 t) et des dérivés pétroliers (-15.000 t), ce qui s'explique aisément pour ce qui est des deux derniers trafics.

Par contre, le fret ro/ro est ici en progrès tant sur la ligne d'Harwich que sur les lignes des car-ferries des armements Townsend-Thoresen, Northsea Ferries et Roto Belgium. En tout, le gain s'élève à 80.000 t, soit 14% de plus qu'au cours du trimestre correspondant de l'an dernier. En résumé:

Exportations I-03/1982	Quantité absolue	Evolution
Fret ro/ro	609.113 t	+ 14 %
Fret containerisé	270.635 t	— 6 %
Dér. pétroliers	43.786 t	— 24 %
Charbons	30.080 t	— 87 %

Pour conclure, disons que l'activité maritime au port de Zeebrugge a été caractérisée par le déclin du trafic pétrolier, le recul des cargaisons containerisées principalement à l'entrée, et la bonne tenue du fret ro/ro à l'exception de la ligne d'Harwich.



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboot)
van de**

«Sealink»

**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

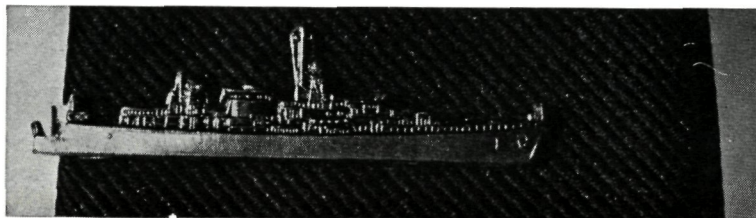
- **Ultra-snelle overvaarten** (nl. in amper 1u40) tussen Oostende en Dover. Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in \pm 3u30 min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in \pm 5u30 min. met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortcontrole te Dover! Het aantal overvaarten per dag varieert van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter
- Zowel te Oostende als te Dover worden in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor draagvleugelboten gebouwd, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand werken.
- De tarieven van kracht op de «klassieke» schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van **een toeslag van 350 BF** per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering **verplicht** vanaf de leeftijd van 1 jaar. De reserveringstaks is echter begrepen in het supplement van 350 BF. **Passagiers zonder reservering kunnen uiteraard ook nog mee voor zover er plaats beschikbaar is en de toeslag bij inschepping betaald wordt.**
- Nadere inlichtingen alsook biljetten en de Jetfoiltoeslagen kunnen bekomen worden bij
 - de erkende reisbureaus
 - de stations
 - R.M.T. - Natiënkaai 5, 8400 Oostende.

MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE

DE LA E71-FREGATE
EN METAL DORE
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port

PRACHTIGE DASSPELD

VAN DE E71-FREGAT
IN VERGULD METAAL
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



**Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le payment se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.**

Round the World Race 1981 - 1982

Aan boord van de Croky

Door Jan BOURGOIS

Porthsmouth 29 augustus 1981.

Een massa volk op de been; overal dobberen de bootjes en jachtjes op de Solent!

Vandaag start van de 3e Whitbread Round the World Race, een 27.000 mijl lange zeezeilwedstrijd rond de wereld. Om 12 uur 's middags begon een gevarieerde vloot van 28 oceaanracers aan wat de meest opwindende en zwaarste lange-afstandswedstrijd ter wereld beloofde te worden, dewelke in 4 etappen verdeeld zou worden.

— **De 1e etappe** was het 7000 mijl lange traject van Portsmouth naar Kaapstad. Duizenden bootjes vergezelden ons naar de startlijn; duizenden mensen stonden op de kust. Een laatste blik, een laatste groet, een beetje weemoed en een beetje vrees voor hetgeen komen moest.

27.000 mijlen met 7 mensen leven op een kleine ruimte, samen problemen oplossen en hoogtepunten relativeren. Een strijd tegen die onmetelijke oceaan, maar voornamelijk een strijd tegen jezelf.

Het 1e traject van Portsmouth naar Cape Town (Z.-Afrika) viel vrij goed mee, voornamelijk met licht weer gezeild tot in de buurt van de Canarische eilanden waar een tropische storm een 1ste averij aanrichtte in de vloot. Op de Croky kon men dit beperken tot een gescheurde spinaker, een gebroken spinakerboom en een gescheurde genua. Andere jachten kregen het heel wat harder te verduren en bij sommigen ging de mast eraf.

Tot voorbij de evenaar hadden we achterlijke en lichte wind, wat in ons voordeel speelde tenoverstaan van de grote boten. Zevenentwintig uur bleven we stilliggen in de doldrums (windstil gebied rond de evenaar) onder een tropische zon.

Eenmaal de evenaar gepasseerd en op het zuidelijk halfrond moesten we opkruisen tegen een stevige bries die echter verflauwde naarmate Kaapstad naderbij kwam.

Door een deviatie van 10° op het hoofdkompas verloren we een 30tal mijl in de buurt van de aankomstlijn, hetgeen ons enkele plaatsen in de rangschikking heeft gekost.

In Kaapstad zelf was er veel werk te doen aan boord. De boot werd op het droge geplaatst, het onderwaterschip werd schoongemaakt, zeilen gerepareerd en het dek materiaal werd weer in orde

gebracht. Veertien dagen werken met enkele vakantiedagen tusschenin, waar we gretig gebruik van maakten om Kaap de Goede Hoop te bezichtigen en om de tafelberg te beklimmen.

Zo kwam er vlug een einde aan ons verblijf in Zuid-Afrika en maakten we ons klaar voor de afvaart van de 2e etappe op 31 oktober.

— **Het tweede traject** was 7100 mijl en leidde naar Auchland (Nieuw-Zeeland), de langste maar tevens de koudste etappe.

Vijf dagen kregen we een lekker weertje: weinig wind en een stralende zon. Van meetaf aan hadden we de optie genomen om zoveel mogelijk de grootcirkelroute te volgen omdat dit de kortste weg is tussen de Kaap en Auchland. We zakten af naar 51° zuid waardoor we een stuk van de beruchte «roaring fortres» doorkruisten en waardoor we van het slechte weer behoorlijk ons deel hebben gehad.

De ene depressie volgde op de andere, met windkracht tussen 7 en 11 beaufort en golven tot 15 meter hoog. Buiten- en watertemperatuur rond het vriespunt, een ijzige koude, ijsbergen, dat alles kregen we te verduren. Van averij bleven we ook niet gespaard. Risico's werden niet altijd geschuwd (tenslotte ben je in wedstrijd en moet je alles geven). Spinakers ontploften, een spinakerboom begaf het opnieuw, vallen braken door waardoor we tot 3 maal toe in de 17 meter hoge mast moesten klimmen.

Het weer verbeterde ten zuiden van Australië, toen we de Tasmanzee binnenvoeren. Het grootste leed was geleden - zo dachten we ten minste - maar de Noordkaap van Nieuw Zeeland rondend, vielen we zonder wind.

Over de laatste 200 mijl deden we 2 volle dagen en nachten. Op 14 december, 's morgens om 7 uur bereikten we de finish.

Het verblijf in Nieuw-Zeeland was prachtig, maar veel te kort. Hard werken om terug alles in topconditie te brengen en vooral jezelf «mentaal» voor te bereiden.

— **Dan kwam het 3e stuk** naar Mar del Plata (Argentinië) via Kaap Hoorn, zo'n 5900 mijl lang. In de baai van Auchland brachten ontelbare bootjes ons een laatste groet. Een onbeschrijflijk schouwspel speelde zich af.

In een zachte bries onder spinaker liepen we zuidelijk, terug de grootcirkelroute volgende. We gingen tot op 57° zuid, maar echt koud is het niet geworden. Het werd een comfortabele 3e etappe, met een bestendig dragende wind in het gat en onder spinaker, voortstuivend over die blauwe pacific. Het schip liep als een trein en 1 dag voor Kaap Hoorn bereikten we onze record afstand van 210 mijl op 24 uur.

Dan Kaap Hoorn, het uiterste zuidpunt van Zuid-Amerika, ook wel het schepenkerkhof genoemd. We waren er voorbij zonder dat we het wisten. Een harde achterlijke wind (8 à 9 beaufort), een uitgeboomde genua 3 en maar filmen en foto's nemen!

Tot in de zeeëngte tussen stateneiland en Argentinië ging het goed, en dan... weinig wind. De laatste 1000 mijl tegen wind en met weinig wind werden een ware kruistocht, maar het loonde de moeite. Vier weken Mar de Plata met een bezoek aan Buenos Aires en omstreken en een zonnig strand stonden op ons te wachten en daarbij... de laatste loodjes wegen altijd het zwaarst.

Na een maand luierikken in Mar del Plata, waar ondermeer carnaval en barbecues op z'n Zuid-Amerikaans werden gevierd, vertrokken we voor de

4de en laatste etappe van Mar del Plata naar Portsmouth, waar de vermoeide zeilers nog een 6100 mijl te overbruggen hadden.

De start viel mee en meteen lagen we in de kopgroep. 35 dagen lang hebben we opgekruipt tegen een Noord-Oost passaat. Moeilijkheden om te koken, te eten, naar het toilet te gaan en dan 35 dagen vechten tegen het verlangen om thuis te zijn. We geraakten tenslotte boven het hoge drukgebied van de Azoren wat ons een achterlijke wind bezorgde en waardoor we snel Portsmouth bereikten.

— **En dan...** na 8 maanden zagen we opnieuw die zo vertrouwde Engelse kust, dat grauwe water van de Noordzee en... al die gekende gezichten die vorig jaar afscheid van ons genomen hadden. Na 170 dagen zeilen op alle wereldzeeën bereikten we op paaszondag Portsmouth. Vreugde dat je je doel bereikt had, maar tevens een diepe pijn, een stille weemoed dat het over is. Een jaar lang is de «Crocky» mijn thuis geweest, m'n beste vriend op wie ik kon rekenen in moeilijke momenten, een jaar lang heb ik samengeleefd met 6 andere mensen. We hebben geruziëd en vreugde gekend, maar we zijn vrienden gebleven.

Staf, Ann, Bill, Jan, Andries, Philippe, Yves, dank U voor al hetgene we samen hebben gedaan.



De Falklands en de filatelie

Door Eerste Meester Chef A. Jacobs

De uitgifte van een nieuwe postzegelreeks, één die de glorie-dagen van de Britse vloot herdenkt, heeft niets te maken met het opstomen van de Navy naar de Falklandeilanden. De uitgifte was namelijk eerder gepland. Elke zegel toont een beroemd zeevaarder en een met hem verwant beroemd schip. Zo zijn daar: Hendrik de achtste en de «Mary Rose» (15½ P); Admiraal Blake en de «Triumph» (19½ P); Lord Nelson en de «Victory» (24 P); Lord Fisher en de «Dreadnought» (26 P); Burggraaf Cunningham en de «Warspite» (29 P). Nu is het wel zo dat de postzegels van de Falklandeilanden sinds het uitbreken van de crisis fel in prijs stijgen.

De geschiedenis van de eilanden is fel bewogen. Toen John Davis in 1592 voor het eerst de archipel in het oog kreeg zal hij wel niet vermoed hebben dat 390 jaar later twee naties zouden ruziën over het eigendomsrecht.

In 1690 betrad John Strong als eerste de eilanden, en gaf ze de naam Falklandeilanden, naar de schatbewaarder van de vloot Burggraaf Falkland.

Eeuwenlang hebben Fransen, Engelsen, Spanjaarden en Argentijnen voor de soevereiniteit van het gebied gevochten. De Malvinas, zoals de Argentijnen ze noemen, zijn een groep eilanden onderaan de punt van Zuid Amerika ter hoogte van Vuurland in de Atlantische oceaan. Enkele honderden met gras begroeide rotsen waarop schapen grazen... De Fransen waren de eerste heersers over de eilanden. Ze hesen er hun vlag in 1764 en stichtten een nederzetting op Oost-Falkland.

In 1765 vestigt Engeland een nederzetting in Port Egmont, Saunders.

De Franse aanwezigheid is van korte duur want in 1767 verkoopt Frankrijk haar rechten aan Spanje, dit zeer tegen de wil van Engeland die de rechten van Spanje betwist door het feit dat zij een nederzetting hadden op het tweede grootste eiland, West Falkland. Om economische redenen is Engeland verplicht alle Engelsen terug te trekken, maar toch blijft ze aanspraak maken op de soevereiniteit over het gebied. Door het teruggeroepen garnizoen werd ter plaatse een gedenkplaat achtergelaten waarop de soevereiniteit over de ganse eilandengroep werd opgeëist voor de Britse kroon.

De opstand van de Latijns-Amerikaanse kolonies tegen Spanje is er de oorzaak van dat de Spanjaarden hals over kop de eilanden moesten verlaten. Of zij hiermee de eilanden onbeheerd achterlieten is een van de elementen in het huidige geschil. Toen Argentinië in 1811 onafhankelijk werd, was een van de eerste maatregelen van de Verenigde Provincies van Rio de La Plata te verklaren dat zij de soevereiniteitsrechten van Spanje hadden geërfd en pas in 1829 werd een gouverneur voor de Falklandeilanden geïnstalleerd.

In 1831 plundert het Amerikaans oorlogsschip Lexington de Argentijnse nederzetting en verklaren de Amerikanen de eilanden onafhankelijk!

In 1833 was het dan weer de beurt aan Engeland om met geweld bezit te nemen van de eilanden, zij verwijderden de Argentijnse bezetters en lieten de Britse vlag wapperen, als argument haalden zij aan dat de eilanden altijd al Brits waren geweest. Op 15 januari eisen de Argentijnen de Falklands op bij de Britse zaakgelastigde in Buenos Aires. Tien jaar later krijgt de eilandengroep het statuut van Britse kroonkolonie. Tussen 1860 en 1880 worden talloze schapen vanuit Engeland ingevoerd.

Tijdens de eerste wereldoorlog had er een zeeslag plaats tussen Engelse en Duitse schepen. Naar aanleiding van de 50e verjaardag van deze slag werd in 1964 een reeks postzegels uitgegeven waarop op de rode 2½ P de kruiser «Glasgow» staat afgebeeld, de lichtblauwe 6 P toont de kruiser «Kent», de 1 S karmijn de kruiser «Invincible» terwijl de blauwe 2 S ons het gedenkteken laat zien.



Yv. 186

In 1970 krijgen we een reeks die de «Great Britain» toont respectievelijk in 1843 (2P); 1845 (4P); 1876 (9P); 1886 (1S); 1970 (2S) (Yv 186 à 190). In 1974 geeft men een zegel uit die het



Yv. 187



Yv. 188



Yv. 189



Yv. 190



Yv. 231



Yv. 232



Yv. 233



Yv. 234

postvervoer per schip illustreert en dit met een faciale waarde van 5P (Yv 226). Eveneens in 1974 herdenken we de slag van de Rio de la Plata van 13 december 1939 met een reeks van 4 zegels die de «Exeter» de «Achille» de «Graaf von Spee» en de «Ajax» afbeelden, respectievelijk met een faciale waarde van 2P, 6P, 8P, 16P (Yv 231, 232, 233, 234). In 1977 toont een 11P een communicatieschip (Yv 252) terwijl in dit zelfde jaar de «AES», de «DARWIN», de «MERAK», de «FITZROG», de «LAFONIA», de «FLEURUS», de «FALKLAND», de «ORAVIA», de «MEMPHIS», de «BLACK HAWK», de «FOAM», de «AMELIA», de «NAUTILUS» en de «HEBE» op een zegel staan afgebeeld. (Yv 254 à 268). De eerste zegels met scheepsmotief in de Falklands werden uitgegeven in 1933. Ook in 1937 werden enkele zegels aangemaakt.

Argentinië heeft zijn aanspraken op de Malvinas nooit laten varen. De laatste 15 jaar hadden geregeld onderhandelingen plaats over de status van de eilanden maar men kwam niet tot een vergelijk. In 1965 reeds werd een resolutie uitgevaardigd door de Algemene vergadering van de Verenigde Naties en aangedrongen op een vreedzame oplossing van het geschil. De ontdekking van grote aardoliereserves in 1975 waren niet van deze aard om ontspanning te brengen in de gespannen verhoudingen tussen beide landen. De Brit Shackleton werd belast met een studiereis en besloot in zijn verslag dat zonder samenwerking met de Argentijnen de eilandengroep niet leefbaar is. In 1976 wordt de Britse ambassadeur in Buenos Aires persona non grata verklaard en trekt Argentinië haar ambassadeur uit Londen terug. In 1978 wordt een poging ondernomen om de onder-

handelingen weer te hervatten en worden ambassadeurs uitgewisseld. De eilandbewoners werden door Engeland ondervraagd naar hun opinie. De verschillende voorstellen zoals de soevereiniteit aan Argentinië terwijl de eilanden door Londen zouden gepacht worden, of een samen beheren door de twee naties, werden door de bewoners categoriek afgewezen. De bezetting van Zuid Thule door Argentijnse wetenschapslui was niet van aard om dichter tot een vreedzame oplossing van het probleem te komen. Temeer daar de bevolking van Britse afkomst is en een eigen cultuur en traditie heeft die totaal verschilt van de Argentijnse. Momenteel wordt de bevolking geschat op ongeveer 1800 mensen op een groep van circa 200 eilanden. De herrie rond de Falklandeilanden geraakte in een stroomversnelling nadat een handvol Argentijnen op 19 maart 1982 op Zuid-Georgia aan wal gingen om een afgeschreven walvisstation te slopen, en meteen de Argentijnse vlag hesen, een daad waaraan de Britten zwaar tilden. Als antwoord stuurden ze de «Endurance», een navy-ijsbreker met één kanon naar de plaats des onheils. We schrijven nu 24 maart. Op 2 april veroveren de Argentijnse strijdkrachten de eilandengroep. Meer dan zesduizend Argentijnse soldaten graven zich in. Onmiddellijk worden veertig schepen waaronder twee vliegdekschepen naar de Falklandeilanden gestuurd. De veertien dagen die nodig zijn om de afstand te overbruggen geven de diplomaten enige tijd om te trachten de zaak rond de gesprekstafels op te lossen. Ondertussen worden ook drie duikboten naar de Falklands gestuurd, deze onderzeeërs samen met een vierde die reeds in de omgeving patrouilleerde zijn in staat om de ganse Argentijnse vloot te kelderden. De Argentijnse luchtmacht, die uitgerust is met mo-

dern materiaal, is echter een harde noot om te kraken en de verovering van de eilanden waar de Argentijnen zich verschanst hebben zal zeker ook geen gemakkelijke taak worden. Gezien de moeilijke economische toestand in beide landen is alle hoop gevestigd op een diplomatieke regeling van het geschil. De Falklandeilanden zelf werden na de invasie door de Argentijnen onmiddellijk herdoopt in Islas Malvinas Y Atlantico, de hoofdstad Port Stanley werd herdoopt in Puerto Rivero. Bij de invasie sneuvelde één Argentijnse officier, Pedro Edgardo Giachhino die meteen als een nationale held geëerd werd. Op 26 april wordt South Georgia door de Britten heroverd en worden 200 Argentijnse militairen gevangen genomen.

De eerste mens die het ten noorden van Antarctica liggende South Georgia bezocht, was James Cook in 1775. Noch Spanje noch Argentinië hebben op dit eiland enig bestuur uitgeoefend. Wellicht was de reden voor de Argentijnen om Zuid Georgia te bezetten dat het bezit ervan rechten verschafte op een gedeelte van Antarctica als het verdrag over de Zuidpool in 1991 afloopt. De ex-Amerikaanse onderzeeër «Cat Fish» werd in 1971 aan Argentinië verkocht en omgedoopt in «Santa Fé»; deze werd bij de herovering van het eiland zwaar beschadigd; de bemanning werd gevangen genomen.

Bij het ter perse gaan van deze bijdrage zullen de gebeurtenissen in deze kwestie elkaar reeds hebben opgevolgd en zal de lezer zelf, beter dan ik het kan op dit ogenblik, de slotelementen van dit artikel kunnen invullen.

De jongste Falklandpostzegels hebben nogal zorgwekkende onderwerpen: scheepswrakken op de eilanden!



BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE

Dominique Venner
**HISTOIRE
DE L'ARMÉE
ROUGE**
la Révolution et la guerre civile



Dominique Venner, « Histoire de l'Armée Rouge - La révolution et la guerre civile », Plon, Paris 1981, 275 p., F 478.-

A l'appui d'innombrables témoignages récoltés dans ses nombreux ouvrages de référence, carnets de route, citations de responsables de l'époque, l'auteur décrit pas à pas la naissance, le développement, la raison d'être de cette Armée Rouge, malgré tout héritière de l'ancienne armée Impériale, indispensable au sein de cet état soviétique en gestation parce que « ... seule pouvant résoudre les grands problèmes historiques » (Lénine, p. 7).

Dans son introduction l'auteur, pour montrer le danger futur de la puissance russe « in being », cite quelques prophéties d'une étonnante lucidité émises le siècle dernier par des célébrités comme Napoléon, Montalembert et dont celle de Tocqueville deviendra une saisissante réalité un siècle et demi plus tard : « Il y a aujourd'hui sur terre deux grands peuples qui, partis de points différents, semblent avancer vers le même but : ce sont les Russes et les Américains (...). L'un a pour principal moyen d'action la liberté, l'autre la servitude. Leur point de départ est différent, leurs voies diverses, néanmoins chacun d'eux semble appelé par un dessein secret de la Providence à tenir un jour dans ses mains les destinées de la moitié du monde » (p. 18/19) (cit. : De la démocratie en Amérique, 1er tome, 1835) !

Tout commence par le martyre effroyable de cette armée impériale, sacrifiée pour l'allié français en vertu d'accords antérieurs, titre de reconnaissance qui lui sera reconnu par Foch (p. 37) mais dont elle ne se relèvera pas. Fin 1914 il y a déjà 1.500.000 morts pour atteindre deux millions et demi de tués et blessés au bilan de 1915 !

La prise de commandement « nominale » par le Tsar Nicolas II après le limogeage indiscutablement malencontreux du Grand-Duc Nicolas Nicolaïevitch, précipitera l'abdication et amènera la révolution de la soldatesque après les complots du haut-commandement contre le régime en perdition.

Le machiavélique haut-commandement allemand sortira Lénine de son exil suisse en avril 1917 et l'expédiera avec quelque quatre cents socialistes de tout bord de l'autre côté du front pour hâter l'effondrement intense et la disparition de la Russie comme belligérent. C'est alors que le slogan « la paix à tout prix » (toujours d'actualité) qui conduira les bolcheviks au honteux traité de Brest-Litovsk alors que les Allemands sont en Crimée et au bord du Caucase. Amputée de 26 % de la population de l'empire russe, les pertes en terres cultivables et en industries étant à l'avenant, « l'Armée rouge des ouvriers et des paysans » créée pour la survie de l'idéal par décret en février 1918 sera prise en mains par Trotski en tant que Commissaire à la Guerre lequel, y ralliant d'anciens officiers de l'armée impériale la conduira, imposant une nouvelle discipline à coup de fusillades, d'un bout à l'autre de l'empire contre la Légion Tchèque révoltée en Sibérie, contre les cosaques et dissidents d'Ukraine, contre les armées blanches de Dénikine, Koltchak et Wrangel soutenues par les Alliés, ceux-ci assistés par moments par les divisions allemandes encore en place ! Seules de la Finlande et de la Pologne, celle-ci conduite par Pilsudski conseillé par Weygand, il ne viendra pas à bout. La revanche permettant le dépeçage de la Pologne viendra sous forme de l'accord Ribbentrop-Molotov en 1939 avec comme consécration le partage des zones d'influence à Yalta sous le poids de l'Armée Rouge victorieuse !

Il a fallu que la révolution disloque la société jusque dans ses fondations pour faire éclore une pléthore de généraux capables tels que Frounzé, Toukhatchevski, Kamenev, Boudienny totalement gagnés à la cause et acharnés à imposer le pouvoir de Lénine envers et contre tout.

Cette remarquable étude systématique des événements historiques de 1917 à 1920 ne contribuant pas peu à la compréhension de l'origine de la confrontation idéologique est-ouest actuelle, se termine par les deux derniers chapitres consacrés aux enseignements de la guerre civile et la part de l'Armée dans la stratégie soviétique au cours desquels, l'auteur citant Lénine, Marx et Engels, y développe quelques unes de leurs idées maîtresses qui devraient faire réfléchir les tenants de la coexistence pacifique.

Une quinzaine de photos d'archives, dont les chefs des armées blanche et rouge, illustrent ce livre intéressant tout lecteur férù du cours de l'Histoire qui a indubitablement influencé le destin de l'Europe.

Dominique Venner, membre de l'International Institute for Strategic Studies est un historien spécialiste reconnu de l'étude des conflits, en particulier guerres civiles dont celle des sudistes dans la guerre de sécession et des corps francs de Weimar, dirige plusieurs collections historiques et collabore à de nombreuses revues. Il prévoit un second volume faisant suite au présent ouvrage et consacré à l'essor de l'Armée rouge et à ses tragédies.

J.C.B.

Ph. BOEGNER, «L'enchaînement», roman, Editions Williams/Alta, Paris, 1980, 507 p.

Dans un roman d'amour tragique par son réalisme comme toile de fond, les événements tant historiques que de faits-divers vécus de 1938 à 1940 s'enchaînent devant nous à partir de la direction d'un quotidien parisien (fictif) à grand tirage toujours à l'affût des nouvelles «à la UNE» pour devancer son concurrent (nommé !).

Pour mettre le lecteur de prime abord à l'aise devant son doute quant à la réalité historique alliée au romanesque, il faut préciser que l'auteur est journaliste, rédacteur en chef puis directeur des plus grands journaux d'avant et d'après guerre... Paris-Soir, Paris-Match, Marie-Claire, Candide... !

Cette mise au point faite on (re)trouve à partir des «lobby-talks» des ministères, chancelleries, Deuxième Bureau (mais oui !) tous les grands personnages de la IIIème République et d'Angleterre, bien situés dans leurs hauts postes respectifs, face aux vociférations d'Hitler et grimaces de Mussolini et côtoyant toutes les célébrités artistiques, littéraires et sportives du moment, volontairement ou non inconscients de la gravité du danger latent. A cet égard c'est déjà un amer rappel pour le septuagénaire que je suis de redécouvrir tous les aveuglements, abandons, lâchetés ayant amené la guerre mondiale et d'être effaré à la lecture des rodomontades inconscientes auxquelles se seraient livrés les grands chefs militaires français et polonais.

Il y a la figure si attachante de la vieille musicienne, juive polonaise qu'un amour commun de la musique classique lie au personnage principal

lequel apprendra par elle l'ampleur de l'antisémitisme régnant en Allemagne mais faisant déjà souche en France grâce à l'infiltration insidieuse des agents nazis... ce que les journaux ne peuvent écrire de peur de troubler les Français dans leur culte des loisirs et des quarante heures.

Les périodes d'extrême tension internationale comme l'annexion de l'Autriche, Munich, le démembrement de la Tchécoslovaquie et le coup de grâce du 3 septembre 39, décrits dans le style vécu journalistique de l'époque, seront précédées des prémonitions du flegmatique diplomate anglais et de la malheureuse héroïne, tous deux chacun de leur bord, au courant des dessous de la haute politique.

L'intrigue romanesque jointe aux intrigues politiques tiennent le lecteur en haleine d'un bout à l'autre de ce beau livre dont on ne peut se défendre de penser qu'il s'agit d'une sorte d'autobiographie.

A la lecture après coup du remarquable dernier ouvrage de J. Vanwelkenhuyzen on est en droit de croire que Boegner, pour son héroïne, s'est inspiré du cas «Frau Solf» et de «son salon» (1). La similitude jusqu'à l'emprisonnement et les détails de l'échappée à la peine capitale de Frau Solf dans la fin de l'héroïne est frappante.

J.C.B.

(1) J. Vanwelkenhuyzen, «Les avertissements qui venaient de Berlin», Editions Document Duculot 1982, p. 40 renvoi 18 et p. 42 renvoi 21 (référence au «Solf Kreis» dans Neurs Zeit 1946).

neptunus winkeltje

T-SHIRT

«BELGIAN NAVY»

Deze modieuze T-SHIRT «BELGIAN NAVY» is te bekomen in vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten : 25,- fr.

Cet élégant T-SHIRT «BELGIAN NAVY» peut être obtenu en quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,- Fr.



Uit de wereld van de Scheepstimmerman

Opmermeester J.B. DREESSEN

Aan de Plassendaalse horizon rijzen een paar, flink uit de kluiten gewassen, loodsen de hoogte in. Op zichzelf is dit geen ophefmakend nieuws, ware het niet dat deze loodsen voor onze Zeemacht van zeer groot belang zijn. Hierin worden namelijk in een nabije toekomst onze eerste mijnenjagers in gewapende kunststof gebouwd.

Nieuwe tijden brengen nieuwe technieken en nieuwe materialen.

Eeuwenlang vormde hout de voornaamste grondstof voor de scheepsbouw. Voor een schip van vijftienhonderd ton waren tweeduizend eikenbomen nodig, samen was dat ongeveer drieduizend ton hout waarvan de helft als afval moest beschouwd worden. Hout was dan ook van levensbelang voor de zeevarende naties. Maar niet alle landen waren rijk in deze grondstof. Voor sommige onder hen was de bevoorrading ervan een netelige kwestie. Het hout moest dikwijls uit de vier windstreken worden aangevoerd. En meer dan eens werden om hout oorlogen gevoerd.

De 19de eeuw luidde de doodsklok in over de houten scheepsbouw. De schepen werden zo groot dat het gewoon niet meer doenlijk werd ze in hout te bouwen. Daarbij werd de bevoorrading van langsom moeilijker, want de houtsoorten die voor de scheepsbouw geschikt waren geraakten uitgeput en jonge bomen groeien niet zo vlug. Wat ten andere in onze taal zeer goed geïllustreerd wordt door de spreuk «BOOMPJE GROOT, MANNETJE DOOD».

De roefbouw op de wouden van onze planeet werd door onze Belgische koning Leopold II zeer kernachtig vastgelegd in het gezegde «De natuur heeft één eeuw nodig om een eik groot te maken en een idioot enkele minuten om die eik te vellen.»

Geleidelijk aan schakelde men over op staal. Eerst voor de grote schepen, later ook voor de kleinere. Afhankelijk van de bevoorradingsmoeilijkheden en de prijzen die voor het hout moesten betaald worden werden vissersschepen en andere kleine vaartuigen nog in hout gebouwd. Zo verdween op onze kust de houten scheepsbouw eerst na 1945, terwijl in sommige bosrijke landen nog steeds vissersschepen in hout gebouwd worden.

Door de democratisering van de watersport werd de nood aan een materiaal dat lichter was dan staal groter. Men zocht oplossingen die het gewicht van de pleziervaartuigen laag hielden en ter-

zelfdertijd massaproductie toelieten. De constructie in gewapende kunststof was hierop het antwoord, en sedert ettelijke jaren worden in dit materiaal een massa boten gebouwd.

Ook de oorlogsmarine was geïnteresseerd, want gewapende kunststof is a-magnetisch en schepen gebouwd in dit materiaal waren uitstekend geschikt voor het vegen of jagen van magnetische mijnen. Daar voor onze houten mijnenvegers de spreuk geldt «Houten schepen en jonge vrouwen zijn duur te onderhouden» zag men in het nieuwe materiaal meteen de mogelijkheid zitten om de kosten van het onderhoud achteraf naar beneden te brengen.

En nu zijn we zover. Volgend jaar wordt de eerste van een reeks mijnenjagers in gewapende kunststof op stapel gezet om tegen de negentiger jaren de houten mijnenvegers in onze marine te vervangen.

Het einde van de houten schepen in onze marine betekent echter ook het geleidelijk opdoeken van een van de oudste beroepen in de wereld van de scheepvaart, namelijk dat van scheepstimmerman. Als we zeggen dat het een van de oudste beroepen is overdrijven we niet want voordat de mens zich in dorpen vestigde en aardewerk ging vervaardigen, had hij al geleerd een of ander zeewaardig vaartuig te bouwen.

De oudste afbeelding van scheepstimmerlui die bezig zijn met de bouw van een boot werd gevonden in een Egyptisch graf uit het jaar 2700 voor onze tijdrekening. Deze afbeelding werd voor het eerst gepubliceerd in het boek «DAS GRAB DES TI» door G. Steindorffs in 1913 en werd daarna in andere werken overgenomen.

Vermoedelijk gaat de geschiedenis van de scheepvaart nog veel verder terug. Dit is alleszins het oordeel van Thor Heyerdahl, die na zijn experimenten met de KON-TIKI, RA I, RA II en TIGRIS niet aan zijn proefstuk is en over het onderwerp heel wat weet. Hij verwijst naar de oudste Soemerische geschriften (op kleitabetten) die bewijzen dat de Soemeriers hun scheepsbouwers hadden en de zeeën bevoeren. De Perzische golf moet een van de eerste zeeën zijn waarop men zich heeft gewaagd. Nu zitten we in die buurt dicht bij Mesopotamië, het bakermat van de mensheid, waar op een tot nogtoe ongekend ogenblik de aartsvader NOË zijn ark liet bouwen, in hout uiteraard.

Ook het voornaamste en onmisbare gereedschap van de scheepstimmerman, de DISSEL of DWARS-BIJL werd volgens gevonden afbeeldingen reeds door de Egyptenaren van de eerste dynastie gehanteerd. Typisch is ook dat de dissel in de loop van duizende jaren onveranderd is gebleven. Toen reeds, net zoals nu nog, zat het blad dwars op de steel en was het naar de steel toe gekromd.

Scheepstimmerlui zaten niet alleen op de werven, maar scheepten ook in. Zij deden dit echter als specialist en niet als matroos en brachten aan boord hun eigen gereedschap mee. (nog altijd de beste manier om materiaalverlies te voorkomen!). In zee werden ze niet gebruikt bij het manoeuvreren maar hielden zich bezig met het onderhoud en de duizend en één kleine en grote herstellingen aan romp, dekken, rondhouten, pompen en roer. In de haven namen de scheepstimmerman en zijn helpers geen deel aan het laden en lossen maar kalfaten of breeuwden het schip waar nodig.

Hoe belangrijk de scheepstimmerman wel was kunnen we opmaken als we de maandsalarissen op oude betaalrollen van schepen vergelijken.

Op een LIJSTE WAERNA DE CAPITEYNEN, OFFICIEREN ENDE MATROZEN ZULLEN GEGAGEERT WORDEN TER MAENDT OP 30 DECEMBER 1636 lezen we het volgende :

Den Capiteyn	100 gulden
Stuyrman	36 gulden
Luytenant	25 gulden
Schipper	24 gulden
Schrijver	16 gulden
Barbier	24 gulden
Hoochbootsman	22 gulden
Timmerman	30 gulden
Constapel	22 gulden
Zeylmaker	14 gulden

Ook bij het lezen van de rol der equipage van het schip «DEN SINT CAROLUS» kapitein Michiel CAYPHAS, een Oostends schip dat op 30 februari 1724 uitvoer voor rekening van de Oostendse Compagnie (de Keizerlijke Generale Indische Compagnie) merken we hoe hoog hij geschat werd.

Als timmerman scheepte in Martinus MENDELAER van Oostende met een maandgeld van 50 gulden. Dat was evenveel als de eerste stuurman. De kapitein had 140 gulden maandwedde, de onderkapitein 100 gulden, de bootsman 28 gulden, de timmermansmaat 30 gulden en de matroos 14 gulden om er maar enkele te noemen.

Staal ging hout vervangen en geleidelijk taande de belangrijkheid van de scheepstimmerman. De scheepstimmerwerven verdwenen of schakelden over naar metaal. Aan boord bleef de scheepstimmerman herstellen wat in hout was, maar dat was gewoon timmer- of schrijnwerkerswerk geworden. Hij werd belast met splitswerk of zorgde voor ankers en kettingen, waarmee hij echter in het vaarwater van de bootsman zat. Hij werd een voorloper van ons P.M.S.-systeem (Preventive Maintenance System) toen men hem aan boord de smeerrol aan dek toevertrouwde. Aan boord van de oorlogsschepen werd hij belast met de schadebeperking,

maar dat waren als zoveel lappen op een houten been. Geleidelijk aan schuift het beroep de weg op waar zoveel andere beroepen van de oude zeilvaart het voorgingen.

Wat echter zal blijven zijn de typische benamingen, termen en uitdrukkingen uit de wereld van de scheepstimmerman, en waarvan we er enkele in herinnering brengen.

Laten we beginnen met enkele gereedschappen.

De reeds genoemde DISSEL of dwarsbijl gaf oorsprong aan een paar typische uitdrukkingen in onze taal.

Zo is een BIJLBRIEF een verklaring van een scheepsbouwmeester waaruit blijkt dat hij een bepaald schip heeft gebouwd en opgeleverd, zogeheeten SCHOON VAN DE BIJL. De BIJLBRIEF wordt in Nederland nog altijd beschouwd als een eigendomsbewijs.

BIJLTJES was de naam van Amsterdamse scheepstimmerlieden en andere ambachtsslui die op de verschillende werven doende waren. Zij vormden in de 17de, 18de en 19de eeuw een zeer roerig orangistisch element van de Amsterdamse bevolking, die onder andere actief meewerkten om de stad in 1813 partij te doen kiezen voor de Prins van Oranje. Typerend is dat zij in 1869 als eersten in Nederland een staking organiseerden.

BIJLTJESDAG, met een zinsspel op Bijltje, zo werd in W.O.II de dag genoemd waarop de Duitsers zouden wegtrekken en men wraak zou nemen op landverraders en collaborateurs.

De AVEGAAR is een grote lange boor van boven voorzien van een ring, waardoor de kruk steekt die toelaat ze met twee handen rond te draaien.

Ook de KALFAATHAMER is bijna een museumstuk. Hij is uit azijnhout gemaakt, heeft een tamelijk lange en enigszins gebogen vorm, doch is smal in doorsnee. Op elk einde is een dikke ijzeren band aangebracht en aan weerszijden zijn in de uiteinden zeven pennen van hard hout of been gedreven.

Typisch voor de scheepstimmerman was de ZWAAIHAAK of ZWEI, waarvan het dunste been beweegbaar is en waarmee hij allerlei hoeken kon afschrijven. In de scheepsbouw is de zweel een zeer belangrijk stuk gereedschap, want waar een gewoon timmerman bijna uitsluitend haaks werkt, d.w.z. met hoeken van 90 graden, zal de scheepstimmerman weinig of niet met rechte hoeken te doen krijgen.

Om op een gebogen oppervlakte rechte lijnen af te tekenen maakte men in de scheepsbouw gebruik van een SLAGLIJN die men voordien met krijt beestreek.

Om van stammen balken, ribben en spanten te zagen gebruikte de scheepstimmerman eertijds de KRAANZAAG. Later werd die echter geleidelijk vervangen door een met motor aangedreven lintzaag.

Een HORLETOET of VARKENSSCHAAF was eigenlijk een VERDIEPSCHAAF.

Zo zijn er ook de woorden die bij de bouw van houten schepen hoorden en die mee zullen verdwijnen.

Een DAALDER is een rond houten opvulstuk in een houten dek ter afdekking van bouten en schroeven.

De DOBBELSTEEN is het vierkantje aan het onder-einde van de mast.

Om de STENG aan de mast te bevestigen maakte men gebruik van een beugel die een EZELS-HOOFD noemde, en het hout waarmee de voorgehengen steng werd opgesloten was het SLOTHOUT. Last but not least waren de bijnamen voor de scheepstimmerman. In de Nederlandse Marine

noemt hij BAAS KAJOE omdat Kajoe in het Maleis hout betekent. In de Royal Navy wordt hij aangesproken met CHIPPY of CHIPS dit vanwege de rondvliegende houtspaanders (chips of wood) als hij aan het werk is. In Frankrijk had men het aan boord niet erg op voor de scheepstimmerman. Hij hoefde immers niet te helpen bij het manoeuvreren of bij het laden en lossen. Hierdoor beschouwde men hem niet als een volwaardig zeeman en hij werd eerder geringschattend CALFAT of GALFAT genoemd.

In Spanje stond hij echter zeer hoog aangeschreven, daar spreekt men van «el MAESTRO-CALEFATE». Ook in Duitsland stond de ZIMMERMAN in hoog aanzien en werd hij bij de «Decksofficiere» gerekend.

JETFOILDIENT OOSTENDE - DOVER 1 JAAR OUD

Maandag 31 mei 11. was het precies één jaar geleden dat de 1e Jetfoil, de Princesse Clémentine van de Belgische Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) in dienst kwam tussen Oostende en Dover. Een 2e Jetfoil, de «Prinses Stephanie», werd precies 2 maand later in gebruik genomen op deze zeevaartrij. Tijdens dit eerste exploitatiejaar werden reeds niet minder dan 210.000 reizigers vervoerd.

Om deze gebeurtenis enige luister te geven werden die passagiers gevierd die het boekingscijfer van 210.000 reizigers het dichtst benaderden.

Het betrof hier een gezelschap bestaande uit een Brits echtpaar uit Sheffield, Dhr. en Mevr. LIVESLEY en 2 Britse dames FRASER en GIBBON uit

Middleborough die vanuit Londen tezamen naar Duitsland reisden per trein/Jetfoil/trein.

Nadat ze waren verwelkomd te Dover door de kapitein van de Jetfoil en door de plaatselijke autoriteiten van Sealink UK LTD en British Railways, waarbij hun een fles champagne werd overhandigd, werd ingescheept op de 10.35 u. Jetfoildienst naar Oostende. Tijdens de overvaart kregen alle reizigers aan boord een gratis drink aangeboden.

Bij hun aankomst te Oostende, amper 100 minuten later, werden de gevierde Britse reizigers verwelkomd door de stationschef en door een topambtenaar van de R.M.T., die hun een bloementuif + Jetfoilmaquette aanboden.



INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

Beheerraad en Uitvoerend Bureau VROZM 1982-1983

Ingevolge de statutaire verkiezingen tijdens het Kongres dd. 15 mei 82 te Gent en de daaropvolgende bestuursvergaderingen dd. 15 mei 82 te Gent en 27 mei 82 te Brussel, werd de nieuwe beheerraad als volgt samengesteld :

A. Beheerraad

Voorzitter :

CPC DEMOULIN G.,
15, Permekedreef, 1900 Overijse
P : 02-687.56.47 — B : 014-58.04.11

Vice-Voorzitter (F) :

1LV COURTOIS W.,
39, R. de l'Etoile Polaire, 1080 Bruxelles
P : 02-466.91.70 — B : 02-466.00.00

Vice-Voorzitter (N) :

KVK QUINTELIER Y.,
25, Roosbroecksag, 9110 Gent
091-28.33.87

Sekretaris :

CPC POTHEN F.,
17, Av. des Bouleaux, 1950 Kraainem
P : 02-731.03.81 — B : 015-71.20.55

Werving :

VTZ GILIS J.P.,
109, Veurnelaan, 8460 Koksijde
058-51.19.45

Operaties :

KVK QUINTELIER Y.

Penningmeester :

1LV MARLIER M.,
11, Av. G. Abeloos, bte 1, 1200 Bruxelles
P : 02-771.57.39 — B : 02-771.82.75

Jubl. Relat. :

1LZ VANDENBERGH P.,
27, Merellaan, 3202 Linden
P : 016-25.61.08 — B : 016-22.35.66

Raadgevers :

CPF DELGOFFE V.,
6 Kempische Veldweg, 2230 Schilde
P : 031-83.19.25 — B : 031-52.83.11

KVK DUERINCKX O.,
30 Karekietenlaan, 3200 Leuven/Kessel-Lo
016-25.65.17

KVK LAMBRECHTS H.,
19 Dr. R. Clausstraat, 9040 Gent/Oostakker
P : 091-51.23.70 — B : 091-51.17.59

1LZ VAN DIEST H.,

37 Patrijzenstraat, 9050 Evergem
P : 091-53.92.75 — B : 00-31-1608.12444

LTZ BILLIET A.,
255A Beversesteenweg, 8800 Roeselare
P : 051-21.10.33 — B : 056-71.00.01

Conseil d'Administration et Bureau Exécutif de l'AORFN 1982-1983

Suite aux élections statutaires lors du Congrès du 15 mai 82 à Gand et aux réunions consécutives du Conseil d'Administration le 15 mai à Gand et le 27 mai à Bruxelles, le nouveau conseil d'administration a été composé comme suite :

A. Conseil d'administration

Président :

CPC DEMOULIN G.,
15, Permekedreef, 1900 Overijse
P : 02-687.56.47 — B : 014-58.04.11

Vice-Président (F) :

1LV COURTOIS W.,
39, R. de l'Etoile Polaire, 1080 Bruxelles
P : 02-466.91.70 — B : 02-466.00.00

Vice-Président (N) :

KVK QUINTELIER Y.,
25, Roosbroecksag, 9110 Gent
091-28.33.87

Secrétaire :

CPC POTHEN F.,
17, Av. des Bouleaux, 1950 Kraainem
P : 02-731.03.81 — B : 015-71.20.55

Recrutement :

VTZ GILIS J.P.,
109, Veurnelaan, 8460 Koksijde
058-51.19.45

Opérations :

KVK QUINTELIER Y.

Trésorier :

1LV MARLIER M.,
11, Av. G. Abeloos, bte 1, 1200 Bruxelles
P : 02-771.57.39 — B : 02-771.82.75

Relations Publiques :

1LZ VANDENBERGH P.,
27, Merellaan, 3202 Linden
P : 016-25.61.08 — B : 016-22.35.66

Conseillers :

CPF DELGOFFE V.,
6 Kempische Veldweg, 2230 Schilde
P : 031-83.19.25 — B : 031-52.83.11

KVK DUERINCKX O.,
30 Karekietenlaan, 3200 Leuven/Kessel-Lo
016-25.65.17

KVK LAMBRECHTS H.,
19 Dr. R. Clausstraat, 9040 Gent/Oostakker
P : 091-51.23.70 — B : 091-51.17.59

1LZ VAN DIEST H.,

37 Patrijzenstraat, 9050 Evergem
P : 091-53.92.75 — B : 00-31-1608.12444

LTZ BILLIET A.,
255A Beversesteenweg, 8800 Roeselare
P : 051-21.10.33 — B : 056-71.00.01

LTZ BOTING Y.,
59 Markt, 9900 Eeklo
P : 091-77.10.92 — B : 050-83.21.11
2VZ VERHAERT J.,
1 Rubenslei, bus 2, 2000 Antwerpen
P : 031-33.83.33 — B : 031-33.83.34

B. Uitvoerend Bureau

N1 : POTHEN F.
N2 : GILIS J.P.
N2 Adj. : VANHEULENBROUCK W.,
81 Veldstraat, 8200 Brugge/St.-Michiels
P : 050-31.70.22
N3 : QUINTELIER Y.
N4 : MARLIER M.
N5 : VANDENBERGH P.
N1 Adj. BOTING Y.
N3 Adj. : LAMBRECHTS H.
N4 Adj. : COURTOIS W.
N5 Adj. : DUERINCKX O.
Zaakgelastigde ICRO : VANDENBERGH P.
Zaakgelastigde MVG : DUERINCKX O.

C. Voorzitters Gewestelijke Afdelingen

Antwerpen :
KVK JANSSENS F.,
7 Grijsdijk, 2060 Merksem
P : 031-45.42.14 — B : 031-45.96.78
Brabant :
1LV VAN CAMPENHOUT R.,
9 Ch. des Tombelles, 1490 Court-St.Etienne
P : 010-61.16.59 — B : 02-735.80.30 — Ext. 5579
Liège :
1LV VERLAINE J.,
72 rue Mandeville, 4000 Liège
P : 041-52.95.36 — B : 041-33.79.10
O.-Vlaanderen :
VTZ DE DECKER J.,
79 Steendam, 9000 Gent
091-25.03.41
W.-Vlaanderen :
FKP ROGIE H.,
Villa Blanche, 16 Bortierplein, 8470 De Panne
058-41.35.85

D. Reserve-Organismen

Koördinatie :
CPC DEMOULIN G.
Sekretariaat :
CPC POTHEN F.
DIV. 218.2-R :
KVK VYNCKE W.,
26 Nijverheidstraat, bus 1, 8400 Oostende
P : 059-70.89.17 — B : 059-32.08.05
DIV. NCSO-R :
KVK STRUMANE R.,
62 Postelarenweg, 2400 Mol
P : 014-31.21.54 — B : 014-31.18.01
DIV. MAR. INF.-R. :
KVK DUERINCKX O.

E. PCR : Vereniging ROZM, 1200 Brussel :
000-0468749-45

F. Neptunus : Postbus 17, 8400 Oostende.
Tel. : 059-80.14.02 — Ext. 389
Bank : 280-0400779-12

LTZ BOTING Y.,
59 Markt, 9900 Eeklo
P : 091-77.10.92 — B : 050-83.21.11
2VZ VERHAERT J.,
1 Rubenslei, bus 2, 2000 Antwerpen
P : 031-33.83.33 — B : 031-33.83.34

B. Bureau Exécutif

N1 : POTHEN F.
N2 : GILIS J.P.
N2 Adj. : VANHEULENBROUCK W.,
81 Veldstraat, 8200 Brugge/St.-Michiels
P : 050-31.70.22
N3 : QUINTELIER Y.
N4 : MARLIER M.
N5 : VANDENBERGH P.
N1 Adj. BOTING Y.
N3 Adj. : LAMBRECHTS H.
N4 Adj. : COURTOIS W.
N5 Adj. : DUERINCKX O.
Chargé de mission CIOR :
VANDENBERGH P.
Chargé de mission DMT :
DUERINCKX O.

C. Présidents sections locales

Antwerpen :
KVK JANSSENS F.,
7 Grijsdijk, 2060 Merksem
P : 031-45.42.14 — B : 031-45.96.78
Brabant :
1LV VAN CAMPENHOUT R.,
9 Ch. des Tombelles, 1490 Court-St.Etienne
P : 010-61.16.59 — B : 02-735.80.30 — Ext. 5579
Liège :
1LV VERLAINE J.,
72 rue Mandeville, 4000 Liège
P : 041-52.95.36 — B : 041-33.79.10
O.-Vlaanderen :
VTZ DE DECKER J.,
79 Steendam, 9000 Gent
091-25.03.41
W.-Vlaanderen :
FKP ROGIE H.,
Villa Blanche, 16 Bortierplein, 8470 De Panne
058-41.35.85

D. Organismes de réserve

Coördination :
CPC DEMOULIN G.
Secrétariat :
CPC POTHEN F.
DIV. 218.2-R :
KVK VYNCKE W.,
26 Nijverheidstraat, bus 1, 8400 Oostende
P : 059-70.89.17 — B : 059-32.08.05
DIV. NCSO-R :
KVK STRUMANE R.,
62 Postelarenweg, 2400 Mol
P : 014-31.21.54 — B : 014-31.18.01
DIV. MAR. INF.-R. :
KVK DUERINCKX O.

E. CCP : Association ORFN, 1200 Bruxelles :
000-0468749-45

F. Neptunus : Postbus 17, 8400 Oostende.
Tél. : 059-80.14.02 — Ext. 389
Banque : 280-0400779-12

boutique neptunus

neptunus winkeltje

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 330 fr. + 25 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 330 F. (+ frais d'expédition 25 F.)



Mooi en diskreet kenteken van onze Zeemacht, kan gedragen worden op kraag of das, uitvoering in marineblauw lak en verguld anker.

Op tekening afgebeeld op ware grootte en vergroot. Slechts 50,— Fr + 10,— Fr portkosten (wordt als brief toegezonden).

Joli et discret, l'insigne de notre Force Navale, peut être porté sur le col ou la cravate. Il est orné de laque bleu marine et d'une ancre dorée.

L'illustration le montre grandeur nature et agrandi. Il ne coûte que 50,— Frs + 10 Frs. de frais de port (est envoyé comme lettre).

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

29e jaargang - neptunus 1981-82 - 29e année

nr 195 - no 195

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
 boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
 nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
 (ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
 politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
 aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse péri-
 odique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg oostende

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
 Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent